Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell EXTRA
NR. 53 / 10. DEZEMBER 2021

Rückblicke & Analysen & Prognosen

Das Sonderheft zur Saison 2021

Superduell: Hamilton gegen Verstappen
Mehr Spannung geht nicht!

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
B, NL, LUX € 3,40
4 193357 502900 21001



Abschiedsinterview mit Kimi Räikkönen:
„Endlich keine festen Pläne!"



72 Seiten
SONDERHEFT
WIE WAR 2021?
WO STEHT DER SPORT?
WIE GEHT ES WEITER?



Langstreckensport auf der Nordschleife
So geht die NLS in die Zukunft



Interview mit DTM-Boss Gerhard Berger
„Fans wollen Duelle am Limit"



Zum Ende der WRC-Ära
Rettet Hybrid die Zukunft?



Renaissance im Langstreckensport
Bis zu zehn Marken in Le Mans!



Sieht so die Grand-Prix-Zukunft aus?
Wo steht die MotoE heute?



MotoGP: Yamaha-Star Quartararo
Der Weltmeister im Porträt



Motocrosser Tony Cairoli hört auf
Abschied von einer Legende

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



10 Aufgestöbert: Der Lotus 79 produzierte so viel aerodynamischen Abtrieb, dass das Chassis überfordert war

22 Ausblick: Mit dem baldigen Ende der GTE-Klasse wird der professionelle GT-Sport zu reinen GT3-Veranstaltungen

54 MotoGP: Nach der Corona-Krise geben die Werke wieder Vollgas und rüsten technisch mächtig auf

Editorial

Die Saison 2021 ist gelaufen. Mit diesem Sonderheft blicken wir auf die großen Zusammenhänge: Was passierte 2021? Wo steht der Sport? Wie geht es weiter?

Früher war der Motorsport stark saisonal geprägt: Im März ging es los, im Oktober war alles vorbei. Mittlerweile ist der Motorsport ein globales Ganzjahres-Phänomen, fast ohne Pause. Trotzdem sollte man am Ende einer abgelaufenen Saison noch mal Bilanz ziehen, und zwar, indem man die Flughöhe steigert: Was waren die herausragenden Ereignisse der Saison 2021? Wo steht der Automobil- und Motorradsport vor dem Hintergrund des technischen Wandels auf der Straße? Wie stark hat Corona den Sport in Mitleidenschaft gezogen? Und wie steht es um die mittelfristige Zukunft des Motorsports? Genau diesen Fragestellungen gehen wir im vorliegenden Sonderheft nach – übrigens mit dem satten Umfang von 72 Seiten.

Motorsport aktuell ist ein Fachmagazin von Experten für Experten. Deshalb verbietet es sich, in einem Saisonrückblick noch einmal plump nachzuerzählen, wer wen in Runde sowieso überholt hat. Das wissen unsere Leser, weil sie laufend Motorsport konsumieren – entweder vor Ort, im Fernsehen oder im Live-Stream. Bei dem vorliegenden Sonderheft liegt der Fokus deshalb auf den großen Zusammenhängen: In vielen Rennklassen, egal ob auf vier oder zwei Rädern, kommen in naher Zukunft neue Reglements zum Einsatz. Die Technik verändert sich. Was bedeutet das für den Sport auf der Rennstrecke?

Ein weiterer zentraler Handlungsstrang der abgelaufenen Saison war die Corona-Krise. Die aktuell wieder steigenden Fallzahlen machen uns allen bewusst, dass die Pandemie noch nicht vorüber ist. Einerseits darf man festhalten, dass sich der Sport als erstaunlich resistent erwiesen hat: Nahezu alle großen Rennserien im Profisport konnten ihr Programm 2021 mit kleineren Anpassungen durchziehen. Auch die großen Weltmeisterschaften, die immer auf mehreren Kontinenten antreten, kamen gut durch diese Krise. Die Voraussetzung dafür waren strenge Tests. Bis zum vorletzten Saisonlauf in Saudi-Arabien wurden im Formel-1-Fahrerlager 103 253 Corona-Tests durchgeführt, dabei gab es nur 115 positive Fälle.

Die Formel 1 kann sich so etwas leisten. Die höchste Rechnung in der Pandemie hat der Breitensport bezahlt: In den letzten beiden Jahren mussten viele kleine Rennserien für längere Zeit aussetzen, denn sie haben nicht die Möglichkeit, das gesamte Starterfeld alle drei Tage durchzutesten. Außerdem haben lokale Behörden viele regionale Events wegen der Corona-Regeln einfach gestrichen. Veranstaltungen im Berg- oder Slalom-Rennsport waren also deutlich stärker von der Pandemie betroffen als der professionelle Motorsport – das ist der traurige Fakt.

Auf der finanziellen Seite wurden alle Veranstalter von Rennserien durch die verordneten Zuschauerbeschränkungen hart getroffen, weil hier die Einnahmen durch den Ticketverkauf zum Teil komplett entfielen. Jene Rennserien, die über eine gute TV-Präsenz verfügen, konnten die Wahrnehmung ihres Sports in der allgemeinen Öffentlichkeit noch einigermaßen aufrechterhalten. Was den Sport auf dieser Seite jedoch ins Mark getroffen hat, war das Fehlen der Fans vor Ort. Zuschauer verleihen jedem Sport-Event Würde und Bedeutung. Wenn bei den 24h-Rennen am Nürburgring oder in Le Mans 200 000 oder 300 000 Fans vor Ort sind, wird klar: Hier wird großer Sport geboten, der auf großes Interesse trifft. Diese Message ging in der Corona-Zeit verloren. Noch schlimmer: Das Fehlen der Zuschauer wurde vom Fernsehen auch noch brutal dokumentiert und hat damit die Attraktivität geschmälert.

Dennoch muss man festhalten: Wo die Zuschauer zurückkehren durften, da kamen sie auch, teilweise sogar in Scharen. Man denke nur an das F1-Rennen in Austin oder das IMSA-Finale in Road Atlanta, die beide ausverkauft waren und damit bessere Zuschauerzahlen aufwiesen als vor der Pandemie. Das macht Mut und Hoffnung für die Zukunft.

In diesem Sonderheft spüren wir auch gezielt der Frage nach, wie sich die technischen Reglements in der Zukunft weiterentwickeln werden. Auch hier fällt das Zwischenfazit überwiegend positiv aus: Im Langstreckensport könnten bald bis zu zehn Hersteller um den Gesamtsieg in Le Mans kämpfen. Auch bei der Weiterentwicklung der Powertrains in der Formel 1 oder der Rallye-WM haben die Regelgeber Augenmaß bewiesen und setzen auf moderate Anpassungen statt auf radikale Revolutionen. Das ist weitsichtig und klug, weil nur so die etablierte Fan-Basis gehalten werden kann.

Zum Schluss noch ein Wort in eigener Sache: Seit März 2020 arbeiten die freien und festen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Motorsport aktuell unter stark erschwerten Bedingungen. Sie machen sich als Leser keine Vorstellung davon, wie schwierig der Besuch von Rennen wurde und wie aufwendig die Reiserei unter Lockdown- und Pandemie-Bestimmungen war. Einige Kollegen haben mittlerweile über 50 Corona-Tests absolviert, um die Rennen vor Ort zu besuchen. Drastisch ausgedrückt: Sie haben den Hintern in den Wind gehalten, während sich die meisten Menschen (aus guten Gründen) zurückgezogen haben. Unsere Mitarbeiter sind hohe Risiken eingegangen, um die Fortführung der Berichterstattung in Motorsport aktuell aufrechtzuerhalten. Ich möchte mich daher bei allen MSa-Mitstreitern herzlich für die außergewöhnliche und mutige Unterstützung in schwierigen Zeiten bedanken. Dabei hatten wir alle nur ein Ziel: Gute Hefte für unsere Leser zu machen.



Marcus Schurig
Redakteur



WEC/ADRENAL MEDIA

PROTOTYPEN IM WANDEL
Die Prototypen-Topklasse durchläuft aktuell eine Talsohle, weil Toyota als einziger großer Hersteller vertreten ist. Bis dieses Tal durchschritten ist, steht die LMP2 stärker im Fokus.
Seite 18



AUDI

AUDI-HYBRID BEI DER DAKAR
Mit dem RS Q e-tron betritt Audi erstmals die Dakar-Bühne. Der Allradler wird mit Elektromotoren angetrieben, die mit Energie aus einem DTM-Motor gespeist werden. Eine Vorstellung.
Seite 36



WTCR

TOURENWAGEN-WIRRWARR
In den meisten Rennsport-Kategorien herrscht Ordnung. Nicht so bei den Tourenwagen, wo es zwar die TCR gibt, aber darüber hinaus auch viele weitere, vor allem nationale Klassen.
Seite 44



ADAC

DER DEUTSCHE NACHWUCHS
Die deutschen Offroad-Sportler sind im Moment nicht die internationalen Überflieger. Wie ist der Status quo, und wer hat das Zeug, der nächste große Star aus „Germany“ zu werden?
Seite 68



Die hohe Messlatte

Die Formel-1-Saison 2021 wird als eine der besten aller Zeiten gefeiert. Ausgerechnet nächstes Jahr hat sich die Königsklasse einen Neustart verordnet. Die Messlatte liegt hoch.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Bosse können ihr Glück kaum fassen. Ihr Produkt verkauft sich fast von allein. Viele sprechen schon von der besten Saison aller Zeiten. Eine der besten würde es besser treffen. Wir erinnern an den Dreikampf Jim Clark, Graham Hill und John Surtees 1964 mit einer WM-Entscheidung in den letzten zwei Runden. An das Duell Niki Lauda gegen James Hunt 1976, das es sogar bis nach Hollywood geschafft hat. An Niki Lauda gegen Alain Prost 1984, wo ein halber Punkt das Titelrennen entschieden hat. An Alain Prost gegen Ayrton Senna oder Michael Schumacher gegen Jacques Villeneuve, als die Kollision Ultima Ratio für die Beteiligten war. An Lewis Hamilton gegen Felipe Massa 2008, als es zwei Weltmeister gab. Massa für 35 Sekunden und Hamilton für die Ewigkeit. An die Saison 2010, als vier Fahrer bis kurz vor Schluss WM-Chancen hatten. Und an das Finale 2016, in dem Lewis Hamilton durch Langsamfahren Weltmeister gegen Nico Rosberg werden wollte. Der Plan misslang.

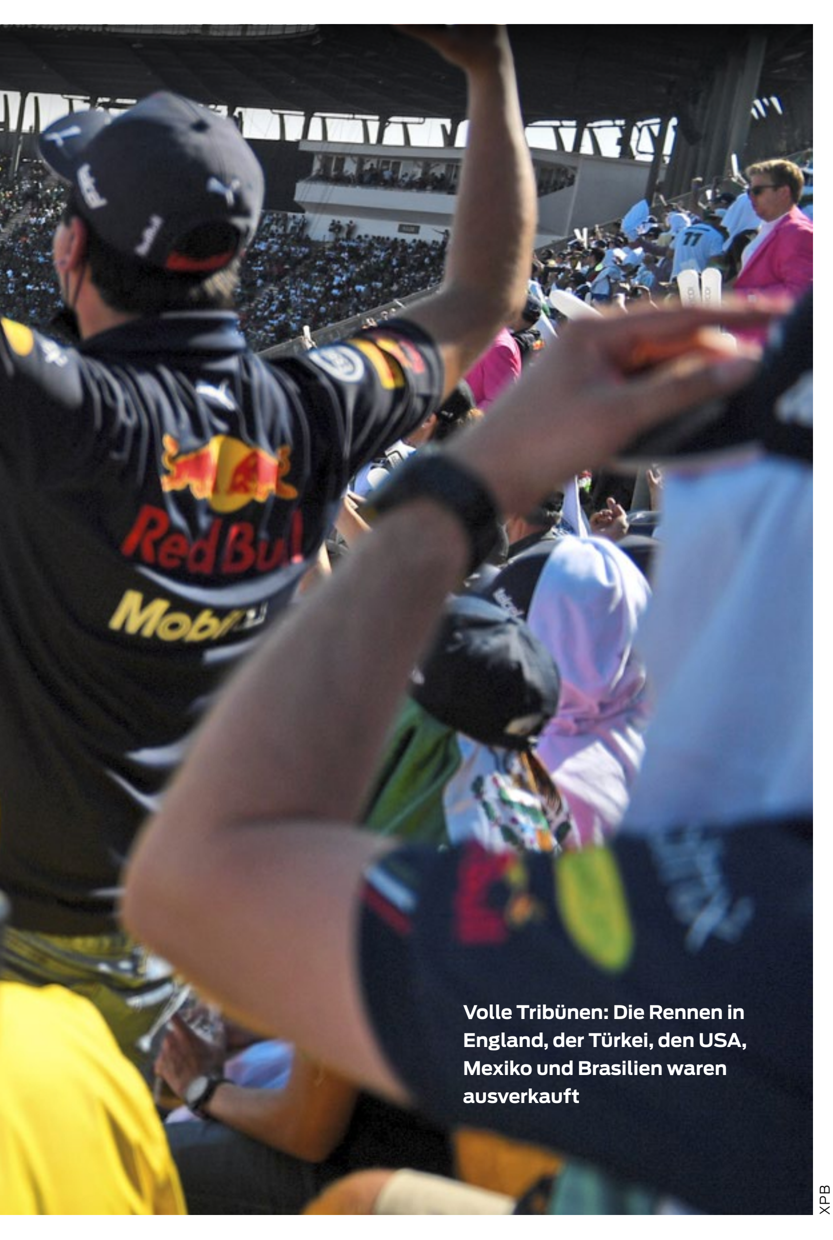
Das Kräftemessen zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen hatte von allem etwas. Alt gegen jung, leise gegen laut, solide gegen rotzfrech. Hamilton fährt mit Stil, Verstappen mit dem Messer zwischen den Zähnen. Der eine kann im Duell Rad gegen Rad auch mal nachgeben, der andere nicht. Unter dem Strich sind beide gleich schnell. Kurzum, der Kampf der Schwergewichte, so wie einst Muhammad Ali gegen George Foreman. Die Teams Mercedes und Red Bull sind genauso verschieden wie ihre Fahrer. Nadelstreifen gegen Jeans, T-Shirt und Turnschuhe. Das war der Nährboden für eine Saison, die von der ersten Runde in Bahrain an im Scheinwerferlicht dieses Aufeinandertreffens stand.

> „Der Kostendeckel ist das Beste, was uns passieren konnte. Er schafft Planbarkeit und wird den Wert der Teams enorm steigern.“
>
> Toto Wolff

Eine verrückte Saison

Die Story wurde mit jedem Grand Prix neu geschrieben, sie brachte Irrungen und Wirrungen hervor, Kollisionen und Skandale und Episoden, wie sie nur die Formel 1 schreiben kann. Man wusste nie, ob das nächste Rennen nicht eine noch verrücktere Wendung bereithielt. Das hielt das Interesse über 22 Rennen und 259 Tage wach, und es hat den Boom der Formel 1 entscheidend mit befeuert. Weil es auch bei Leuten ankam, die sich normalerweise nicht mit Autorennen befassen.

Im Windschatten des Titelkampfes machten weitere Brandherde Schlagzeilen. Das Duell der


Volle Tribünen: Die Rennen in England, der Türkei, den USA, Mexiko und Brasilien waren ausverkauft

XPB

Formel-1-Dinos Ferrari und McLaren um Platz 3. Die Wiederbelebung großer Namen wie Alpine und Aston Martin. Das Comeback von Fernando Alonso, der Aufstieg von Lando Norris zum Superstar, die Überraschungssieger Esteban Ocon und Daniel Ricciardo, George Russells Wechsel zu Mercedes, Kimi Räikkönens langer Abschied, Sebastian Vettels geklauter zweiter Platz von Ungarn, die erste Bewährungsprobe von Mick Schumacher in einer Welt, die sein Vater einst beherrscht hatte.

Technikstreit im Fokus

Streitereien um biegsame Heckflügel, Tricksereien mit dem Reifendruck, allzu automatisierte Boxenstopps haben dem Geschäft nicht geschadet. Im Gegenteil: Sie haben gezeigt, wie komplex und vielschichtig Motorsport sein kann. Trotz der extremen Aerodynamik wurde im Schnitt 32-mal pro Grand Prix überholt. Das ist ein ordentlicher Wert. Nicht die Menge macht es, sondern die Qualität. Trotz Budgetdeckelung gab es in der ersten Saisonhälfte reichlich Schrott. Alle blieben unversehrt. Auch das zählt dazu. Es ist ein Schaufenster für die Sicherheitskampagne der FIA, und es macht aus den Fahrern moderne Ritter.

Negativ fiel nur das Nachkarten bei Schiedsrichterentscheidungen auf. F1-Sportdirektor Ross Brawn versprach den Fahrern: „Das wird aufhören. Wenn das Urteil mal gefällt ist, kann man es nicht mehr anfechten. Wie im Fußball.“ Dafür soll ein neuer Programmpunkt ausgebaut werden. Die Erfinder des Sprints haben beschlossen, dass der Mini-Grand-Prix am Samstag eine gute Sache ist. Er wird 2022 bei sechs Veranstaltungen mehr Geld einspielen und für zusätzliche Unterhaltung sorgen.

Die Schlacht der Generationen brachte dem Sport neue Anhänger. Die Playstation-Generation Verstappen, Norris, Leclerc, Russell oder Gasly kommuniziert mit den Jungen anders als die Old-School-Vertreter Alonso oder Vettel, die entweder gar nicht oder nur verhalten auf den Social-Media-Kanälen unterwegs sind. Das Durchschnittsalter der Fans sank laut einer Umfrage von Liberty von 36 auf 32 Jahre. Beim GP USA waren 70 Prozent der Zuschauer Erstbesucher. Seit wieder Zuschauer erlaubt sind, vermelden die Veranstalter Rekordbesuche. In England, der Türkei, in den USA, Mexiko und Brasilien war die Bude voll. Zandvoort hätte zehn Mal so viele Karten verkaufen können, hätten die Corona-Beschränkungen die Kapazität nicht auf 70 000 Zuschauer beschränkt. Der GP Miami im Mai 2022 ist jetzt


WILHELM

Vettels Highlight: Der zweite Platz in Baku hinter Pérez und vor Gasly


WILHELM

Lehrjahr: Schumacher ging bei Haas in die Schule und hofft 2022 auf Erfolg



WILHELM

Zukunftsmusik: F1-Fahrer studieren das Modell für 2022

schon ausverkauft. Es gibt mehr Interessenten für einen Grand Prix als freie Plätze. Marokko, Südafrika, Korea stehen Schlange. China will ein zweites Rennen, die USA ein drittes. „Nur aus Deutschland kommt nichts. Das bedauern wir", räumt Formel-1-Boss Stefano Domenicali ein und hofft, dass ein möglicher Einstieg von Porsche und Audi das Interesse der Autonation anheizen wird.

Das Klimaversprechen

Die Besitzer der Formel 1 haben einen Plan. Die konsequente Nutzung aller digitalen Kanäle, der Doppelpass mit Netflix, das Einbeziehen der E-Gamer und der Versuch, ein GP-Wochenende zu einer einzigen Party zu machen, erschließen der Königsklasse neue Märkte, und es verstärkt die Wahrnehmung. Das Versprechen, bis 2030 CO_2-neutral zu sein, der Umstieg auf einen noch effizienteren Antrieb mit synthetischem Kraftstoff ab 2026 machen die Formel 1 auch bei den Sponsoren attraktiv. McLaren hat über neue Partner seine Einnahmen um 30 Prozent gesteigert. Weil das mit der Nachhaltigkeit so lange dauert, wirbt Liberty jetzt mit dem Slogan: Der effizienteste Antrieb der Welt. Domenicali fordert die Hersteller zu einer offeneren technischen Kommunikation auf: „Wir müssen zeigen, wer wir sind."

Nicht einmal Corona konnte dem schnellen Geschäft etwas anhaben. Die Formel 1 ist besser durch die Krise gekommen als jeder andere weltweite Sport. 2020 wurden 30 Prozent weniger an die Teams ausgeschüttet, was angesichts des Notprogramms ein gutes Ergebnis war. In diesem Jahr werden die Einnahmen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 übertroffen. Das bedeutet mehr Geld für die Teams. Die Budgetdeckelung schafft Planbarkeit und lockt Investoren an. Einstige Gegner der Ausgabenkontrolle schwärmen heute von ihr. Mercedes-

> „Wir haben die effizientesten Motoren der Welt, aber wir reden nicht darüber. Wir müssen zeigen, wer wir sind."
>
> Stefano Domenicali



Duell mit Ellbogen: Verstappen und Hamilton erfanden jedes Rennen neue Episoden – wie den Crash in Monza



WILHELM

Sternstunde für Alpine: Ocon gewinnt, Alonso hilft ihm dabei



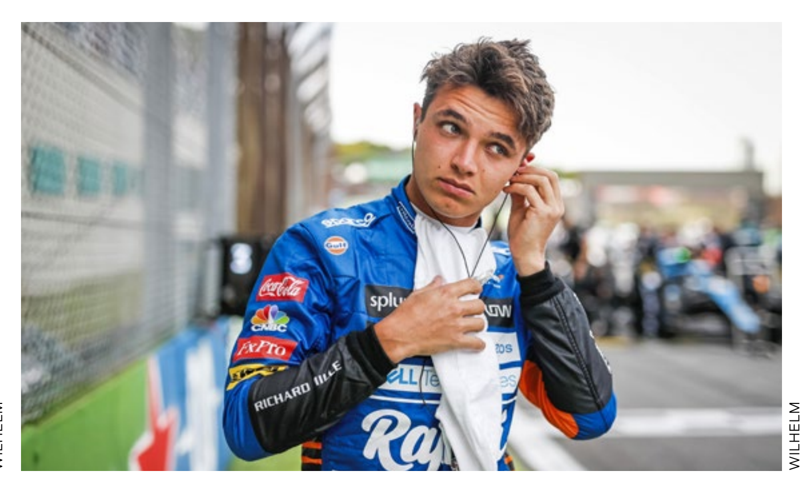
WILHELM

Ferrari ist wieder wer: Platz 3 lässt das Katastrophenjahr 2020 vergessen



WILHELM

Comeback des Dinos: McLaren gewinnt zum ersten Mal seit 2012



WILHELM

Der neue Star: Norris ist der Publikumsliebling der neuen Generation



WILHELM

Teamchef Toto Wolff gibt zu: „Der Kostendeckel ist das Beste, was uns passieren konnte. So wie der Salary Cap vor 25 Jahren in der NFL. Einnahmen und Ausgaben sind transparent. Wir werden schon nächstes Jahr inklusive der Motorenkosten profitabel sein. Damit steigt der Wert der Teams und des ganzen Geschäfts.“ Experten taxieren die kleinen Teams auf 400 Millionen Euro, die großen schon auf über eine Milliarde.

Der Neustart 2022 mit einem völlig anderen Fahrzeugkonzept soll den Boom weiter anheizen. Vor allem die Hoffnung auf mehr Chancengleichheit und noch mehr Zweikämpfe auf der Strecke. Es würde der Champions League des Motorsports guttun, wenn nicht nur Mercedes und Red Bull um den Titel fahren. Der augenblickliche Höhenflug birgt auch eine Gefahr. Dass einer im Feld die neuen Regeln besser liest und umsetzt als der Rest. Dass die Ziele nur auf dem Papier und nicht in der Realität funktionieren. Die Formel-1-Macher haben zwar Werkzeuge in der Hand, Teams, die Tricks auspacken, die nicht dem Geist des Reglements entsprechen, einzubremsen, doch das ist ein zweischneidiges Schwert. Korrekturen verlangen viel Fingerspitzengefühl, weil es die Öffentlichkeit auch als Eingriff von außen in das Kräfteverhältnis interpretieren könnte.

Zu viele Rennen

Mit 23 Rennen wird die Saison 2022 die anstrengendste aller Zeiten. Die Teams stöhnen jetzt schon unter der Last. Nicht nur physisch ist eine Grenze erreicht. Eine Inflation an Rennen bedeutet, dass die einzelne Veranstaltung beliebig wird. Vor allem dann, wenn es kein Titelduell gibt wie in diesem Jahr. Eine Aufstockung des Clubs auf zwölf Teams wäre besser. Weil es dann mehr Möglichkeiten gäbe, alte Fahrer zu behalten, die es wie ein Nico Hülkenberg verdient hätten, und junge Fahrer auszuprobieren, die wie Oscar Piastri, Théo Pourchaire oder Robert Shwartzman schon Formel-1-Reife zeigen. Und man hätte einen Landeplatz für einen jungen Chinesen, Amerikaner oder Inder. Guanyu Zhou bei Alfa-Sauber ist ein interessantes Experiment. Der Grand Prix in Shanghai hat die Formel 1 in China nicht zum Premiumsport gemacht. Jetzt lasten alle Hoffnungen auf Zhou. ■



XPB

Auf Augenhöhe: Noch nie musste Hamilton um einen Titel so kämpfen



WILHELM

Der Matador ist zurück: Alonso krönt sein Comeback mit einem Podium



XPB

Auferstehung von Williams: Russell und sein Team feiern Platz 2 in Spa



WILHELM

Kuriose Rennen 2021: Re-Start in Baku zwei Runden vor Schluss

Goldener Schuss oder Rohrkrepierer?

Die Formel-1-Fans bekamen 2021 eines der spannendsten WM-Duelle aller Zeiten geboten. Und ausgerechnet jetzt werden die Karten ganz neu gemischt. Wird mit den 2022er-Autos wirklich alles noch besser?

Von: **Tobias Grüner**

Sieben Jahre lang hat Mercedes an der Spitze der Formel 1 alles in Grund und Boden gesiegt. Erst in der abgelaufenen Saison konnte Red Bull endlich ein Auto an den Start bringen, das dem Silberpfeil gewachsen war. Max Verstappen lieferte Lewis Hamilton einen unterhaltsamen Kampf über 22 Rennen mit vielen direkten Duellen und mehreren Kollisionen. Doch kaum hat der Spaß begonnen, könnte er auch schon wieder vorbei sein. Nach der Winterpause rollen zehn komplett neue Rennwagen in die Startaufstellung. Und keiner weiß, wie das Kräfteverhältnis dann aussehen wird. „Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei solch großen Regelreformen immer die Gefahr besteht, dass es ein Team besser hinbekommt als die anderen", gibt McLaren-Technikchef James Key zu Bedenken. Die letzten beiden Umbrüche sind ein gutes Beispiel: 2009 kam Brawn aus dem Nichts und raste – auch dank Doppeldiffusor – mit Jenson Button am Steuer überlegen zum WM-Titel. 2014 hatte Mercedes mit den neuen V6-Hybrid-Motoren plötzlich keine Gegner mehr.

FIA droht mit Verboten

Einen neuen Doppeldiffusor hat noch niemand gefunden, versichern uns die Teams. Die Formel-1-Bosse haben die Ingenieure zudem aufgefordert, Schlupflöcher im Reglement sofort an die FIA zu melden, damit sie rechtzeitig geschlossen werden. Wer bei den Wintertests Ende Februar in Barcelona dennoch mit einem Supertrick im Graubereich auftaucht, dem drohen die Regelhüter mit nachträglichen Verboten. Alles muss dem Geist des Reglements entsprechen. „Es ist trotzdem wahrscheinlich, dass die Abstände im Feld zu Beginn des Jahres wieder etwas größer ausfallen", erwartet Alpha-Tauri-Technikdirektor Jody Egginton. „Dank Budgetdeckel und Restriktionen bei den Entwicklungswerkzeugen sollten dann im zweiten und dritten Jahr aber alle näher zusammenrücken, als es heute der Fall ist."

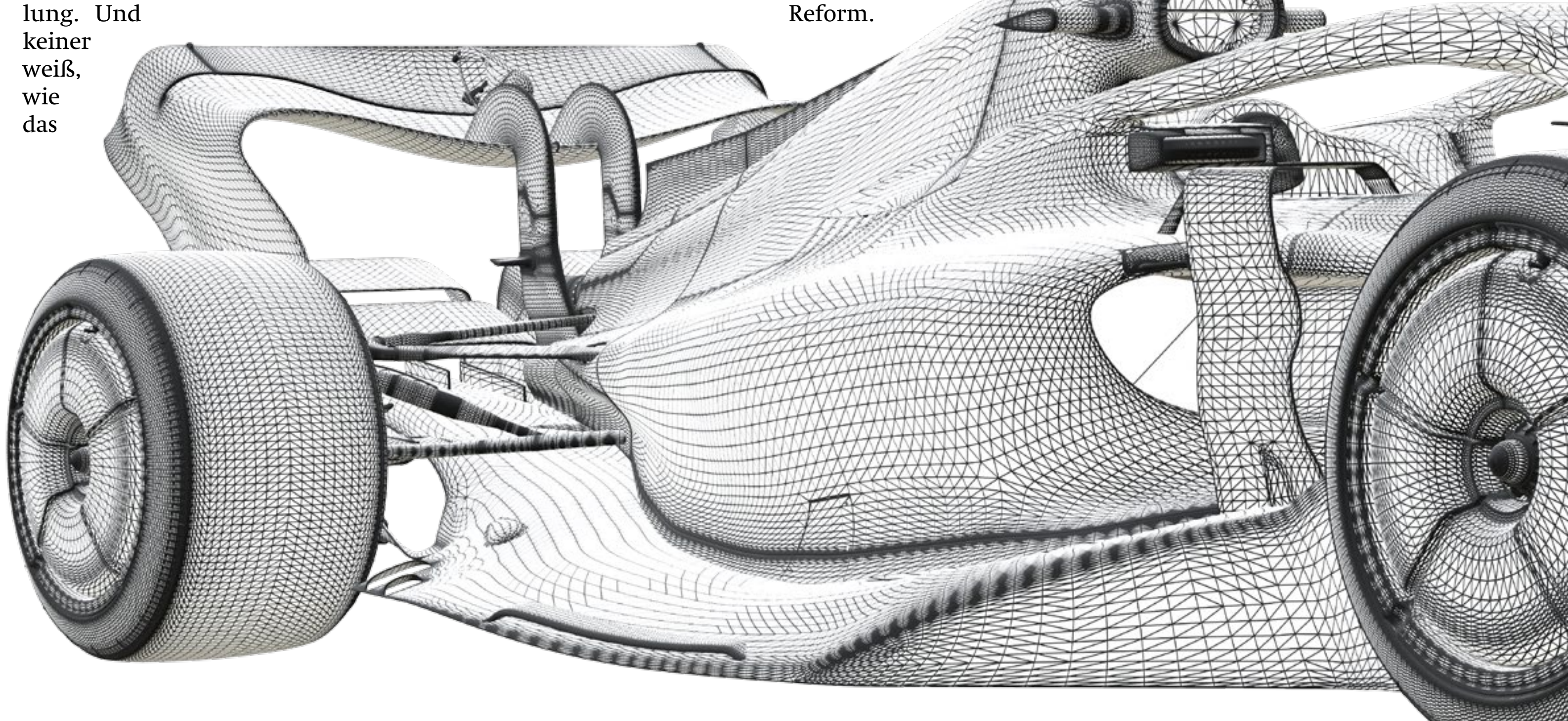
Über die Optik der neuen Autos lässt sich streiten. Die Verantwortlichen verpassten den Rennwagen einen cleaneren Look. Die Ingenieure bekommen vor allem in der vorderen Fahrzeughälfte deutlich weniger Möglichkeiten, den Luftstrom mit Flügelchen und Finnen zu beeinflussen. Technikfans, die sich für kunstvoll zersplitterte Leitbleche, elegant geschwungene Bumerang-Elemente oder scharfkantige Wirbelgeneratoren begeistern, gehören also zu den Verlierern der Reform.

> „Wir können uns vorstellen, dass die neuen Autos zu Saisonbeginn nur eine halbe Sekunde langsamer sind. Und bis Saisonende könnte Gleichstand herrschen."
>
> F1-Technikchef Pat Symonds

Upgrades werden künftig kleiner ausfallen und deutlich schwieriger zu erkennen sein. Die Technikgesetze lassen den Ingenieuren weniger Freiheiten.

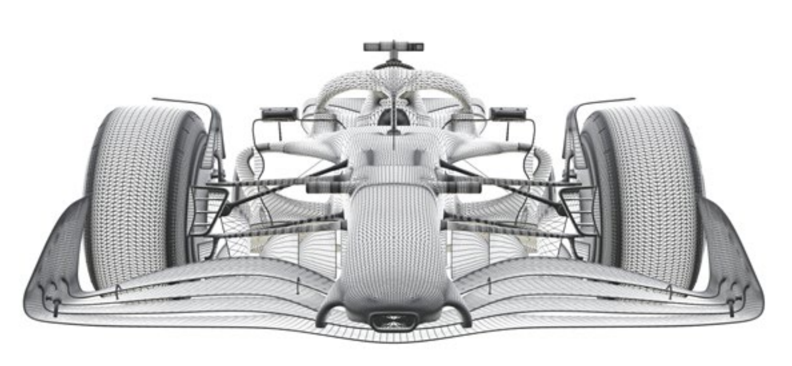
Welches Überholproblem?

Das Ziel der Übung lautete, das Fahren im Pulk zu erleichtern und dadurch wieder mehr direkte Zweikämpfe auf der Strecke zu ermöglichen.



CHRIS PAUL DESIGN / UNKREDIBLE STUDIOS

Kritiker bemängeln, dass die Autos nach wie vor zu schwer und zu lang sind. Sie wirken damit von außen behäbig und langsam



Der einfachere Frontflügel reagiert nicht mehr so sensibel auf Turbulenzen



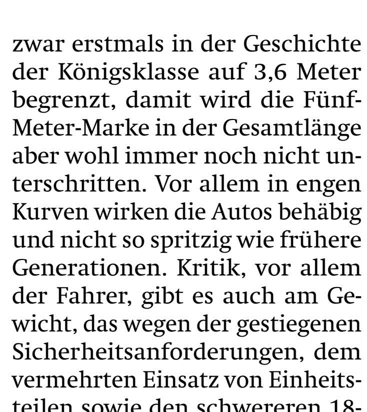
Die beiden Venturi-Kanäle im Unterboden münden in einem riesigen Diffusor

CHRIS PAUL DESIGN / UNKREDIBLE STUDIOS

Dabei konnte sich in der Saison 2021 wohl kaum ein Fan über zu wenig Action beklagen. Es wurde überholt und gefightet wie lange nicht, und zwar sowohl an der Spitze als auch im Mittelfeld.

Wie bei den Autos der späten 70er- und frühen 80er-Jahre wird der Großteil des Abtriebs künftig an der Unterseite generiert. Was man früher Ground-Effect-Rennwagen nannte, heißt heute Venturi-Prinzip. Über zwei getrennte Kanäle im Unterboden wird das Auto auf den Asphalt gesaugt, quasi wie von einem riesigen, zweigeteilten Diffusor. Die einfacheren Flügel auf der Oberseite des Autos verlieren künftig an Relevanz. Deshalb fällt der negative Effekt einer gestörten Anströmung beim dichten Hinterherfahren auch nicht mehr so stark ins Gewicht. „Wie gut das funktioniert, werden wir erst 2022 sehen. Aber es sollte zumindest nicht schlechter werden", gibt sich Egginton optimistisch.

Leider haben es die Regelschreiber nicht geschafft, die zuletzt immer länger gewordenen Rennwagen spürbar einzukürzen. Der Radstand wurde zwar erstmals in der Geschichte der Königsklasse auf 3,6 Meter begrenzt, damit wird die Fünf-Meter-Marke in der Gesamtlänge aber wohl immer noch nicht unterschritten. Vor allem in engen Kurven wirken die Autos behäbig und nicht so spritzig wie frühere Generationen. Kritik, vor allem der Fahrer, gibt es auch am Gewicht, das wegen der gestiegenen Sicherheitsanforderungen, dem vermehrten Einsatz von Einheitsteilen sowie den schwereren 18-Zoll-Felgen samt Radkappen deutlich von 752 auf 792 Kilogramm erhöht wurde. Einige Ingenieure fordern jetzt schon eine weitere Anhebung, weil sich das Limit nur mit größten Kraftanstrengungen und Investitionen erreichen lässt.



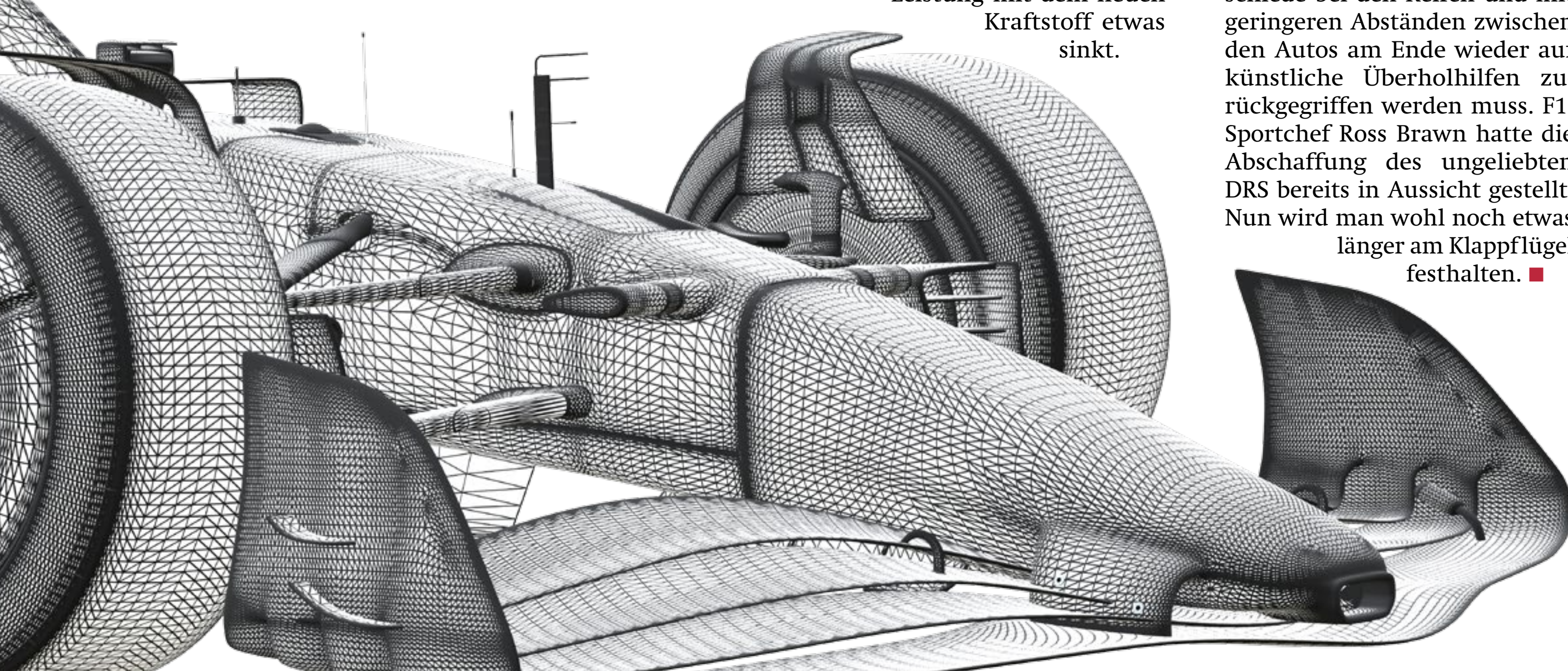
Nach Simulationen der FIA verlieren die 2022er-Autos nur noch fünf bis zehn Prozent Abtrieb in der „Dirty Air". Bei der aktuellen F1-Generation sind es bis zu 50 Prozent.

Neue alte Motoren

Der Grund für den großen Platzbedarf zwischen den Achsen und auch für das hohe Gewicht liegt vor allem im bekannten Turbo-V6-Antrieb mit seinen vielen Hybrid-Elementen und den riesigen Ladeluftkühlern. Die Einführung der neuen Motorenformel wurde kürzlich auf 2026 verschoben, was dann hoffentlich auch endlich zu einem besseren Sound führen wird. Die F1-Bosse haben es zudem versäumt, die Verantwortlichen in den PS-Fabriken frühzeitig zur Umstellung auf 100 Prozent CO_2-neutralem Benzin zu bewegen. Für 2022 wurde als Feigenblatt lediglich eine Beimischung von zehn Prozent Biosprit angeordnet, die aber auch schon eine fast komplette Neukonstruktion des Verbrenners erfordert. Experten erwarten, dass die Leistung mit dem neuen Kraftstoff etwas sinkt.

Trotz der geringeren PS-Zahl und dem höheren Gewicht spuckten die letzten Simulationen der FIA erstaunliche Werte aus. „Wir können uns vorstellen, dass die neuen Autos zu Saisonbeginn im Schnitt nur eine halbe Sekunde pro Runde langsamer sind als die aktuellen. Und bis Saisonende könnte Gleichstand herrschen", verriet Pat Symonds, der beim Weltverband für die neuen Technikregeln verantwortlich ist. Diese Entwicklung war nicht unbedingt beabsichtigt. Mehr Abtrieb bedeutet kürzere Bremszonen. Mehr Speed bedeutet weniger Zeit auf den Geraden. Und das ist wiederum schlecht für das Überholen.

Auch die neuen Reifen könnten die Zahl der Verschiebungen im Feld reduzieren. Die Pirelli-Gummis im 18-Zoll-Format sollen beim dichten Hinterherfahren nicht so leicht überhitzen, aber auch der Gesamtverschleiß dürfte sich damit deutlich reduzieren. Autos und Fahrer, die mit den Gummis pfleglich umgehen, werden also nicht mehr so stark belohnt. Es ist zu befürchten, dass ohne die großen Gripunterschiede bei den Reifen und mit geringeren Abständen zwischen den Autos am Ende wieder auf künstliche Überholhilfen zurückgegriffen werden muss. F1-Sportchef Ross Brawn hatte die Abschaffung des ungeliebten DRS bereits in Aussicht gestellt. Nun wird man wohl noch etwas länger am Klappflügel festhalten. ■



Die Evolution der Revolution

Der Lotus 79 war der optimierte Aufguss einer revolutionären Idee. Und Colin Chapmans letztes Meisterwerk fuhr alles in Grund und Boden. Der Lotus 79 generierte so viel Abtrieb, dass die Ingenieure strukturell nachbessern mussten.

Von: **Michael Schmidt**

In der Saison 2022 bekommt die Formel 1 ein neues Gesicht. Die Autos werden unter dem Kürzel „Venturi Cars" ein neues Kapitel in der GP-Geschichte aufschlagen. Das Konzept ist nicht neu. Die Idee wurde 1977 geboren und ein Jahr später zur Vollendung gebracht. Lotus-Chef Colin Chapman hatte sie seinerzeit auf 27 Seiten skizziert und machte aus einem „Wing-Car" ein „Groundeffect-Car". Sein Aerodynamikchef Peter Wright setzte den Befehl des Chefs in die Tat um. Der hatte seinen Konstrukteuren den Auftrag mit auf den Weg gegeben: „Verdoppelt den Abtrieb vom letzten Jahr." Es waren am Ende 30 Prozent mehr. Martin Ogilvy und Geoff Aldridge mussten das in Sandwichbauweise gefertigte Aluminiumchassis und die mechanischen Komponenten verstärken, nachdem ein Test Ende 1977 schon andeutete, wie groß der Zuwachs an Anpressdruck war.

Lotus 78 legte die Basis

Chapman dachte das Prinzip, das er mit dem Lotus 78 aus der Vorsaison losgetreten hatte, einfach nur zu Ende, und man musste sich wundern, dass es keiner der Rivalen kapierte, obwohl Lotus ihnen die gesamte Saison 1977 Anschauungsunterricht gab. Das Team lenkte das Interesse der Konkurrenz geschickt auf das Getrag-Differenzial und ließ sie glauben, dass dies das Geheimnis des Autos war.

Beim neuen Lotus 79 wurden die umgekehrten Flügelprofile von den Kühleinlässen bis zum Heck durchgezogen. Die verlängerte Fläche sparte Breite. Damit sank der Luftwiderstand um 15 Prozent, einer der großen Schwachpunkte des Lotus 78. Bewegliche Schürzen dichteten den Raum unter den Seitenkästen seitlich besser ab als beim Vorgängermodell. Das Heck war komplett verkleidet. Beim Lotus 79 war das ganze Auto ein Flügel. Das verringerte die Dimensionen der klassischen Abtriebshilfen. Neu gestaltete Flügelprofile unter den Seitenkästen verteilten den Anpressdruck gleichmäßig über die gesamte Fahrzeuglänge.

Um die Seitenkästen bis ins Heck zu verlängern, musste Chapman die Aufhängungselemente vorne und hinten nach innen verlegen, die Auspuffrohre über dem Getriebe zusammenführen und das Benzin in einem einzigen Tank verstauen. Und der saß jetzt zwischen Fahrer und Motor. Es war der sicherste Platz des gesamten Fahrzeugs. Unbewusst leistete der geniale Lotus-Konstrukteur auch einen wichtigen Beitrag zum Thema Sicherheit. Mit dem Lotus 79 und seinen späteren Kopien ging die Zahl der Feuerunfälle stark zurück.

Die große Schwäche des Autos waren die Bremsen. Sie lagen hinten innen am Getriebegehäuse, um nicht dem Luftstrom durch die Seitenkästen im Weg zu stehen. Die Nähe zum Getriebe heizte die Bremsflüssigkeit auf. „Deshalb fiel uns in der zweiten Rennhälfte ständig das Bremspedal durch", erinnert sich Mario Andretti. Und trotzdem schwärmten die Lotus-Piloten von ihrem schwarz-goldenen Pfeil. Andretti stellte den Lotus 79 bei seinem Debüt 1978 in Zolder mit über einer Sekunde Vorsprung auf die Pole-Position und gewann das Rennen mit einer Hand. „Es war so gemütlich, als würde ich einen Bus fahren", berichtete der Amerikaner. Teamkollege Ronnie Peterson sagte später über den 79er: „In diesem Auto musst du nur noch lenken."

Unfall beim Stapellauf

Die Premiere der Revolution verzögerte sich bis zum sechsten Saisonrennen, weil Andretti den Lotus 79 bei einem Unfall in Silverstone stark beschädigt hatte. Außerdem mussten noch zahlreiche Probleme mit dem Getriebe gelöst werden. Deshalb wurde auch der geplante Einsatz beim GP Monaco nach einer Trainingssitzung wieder abge-



MSA

blasen. Im Laufe der Saison verfeinerte Chapman sein Erfolgsmodell an den Seitenkästen, dem Frontflügel, den Querlenkern der Vorderradaufhängung und am Kühlsystem.

Auch 1979 kam das Auto, das Andretti 1978 mit sechs Siegen zum Weltmeister machte, noch zum Einsatz. Doch die Kopien der Konkurrenz schlugen jetzt den Ideengeber. Chapman wollte mit dem noch radikaleren, flügellosen Lotus 80 gegensteuern und fiel dabei auf die Nase. Das Auto floppte. Der 79er, jetzt in grüngelber Martini-Lackierung, wurde wieder zurückgeholt. Es gelang kein einziger Sieg mehr. Carlos Reutemann beendete die Weltmeisterschaft auf Platz 7. Titelverteidiger Andretti nur auf Rang 12. Der Grund für den Niedergang waren die neuen Goodyear-Hinterreifen mit robusteren Flanken. Lotus reagierte mit einer steiferen Hinterachse, die sich nachteilig auf das Fahrverhalten auswirkte. Die Lotus waren weder schnell noch zuverlässig. Das bekam besonders Andretti zu spüren. Der amtierende Champion fiel in 15 Rennen zehnmal aus. ■

DIE ERFOLGE


WILHELM

Debüt: GP Belgien 1978
GP-Einsätze: 26
Einsatzzeit: 1978–1979
Siege: 6
Pole-Positions: 15
Punkte: 125

Chapmans letzter Geniestreich: Der Lotus 79 war das erste Groundeffect-Auto



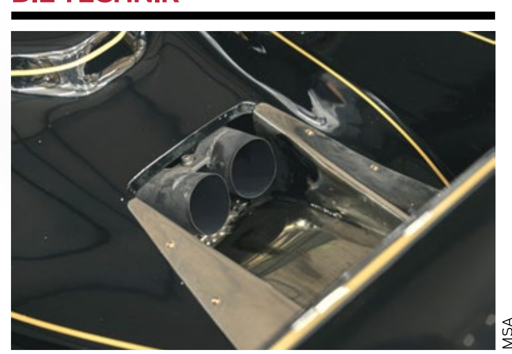
DAS DETAIL



MSA

Der Lotus 78 war das schnellste Auto der Saison 1977. Trotzdem ging der WM-Titel an Ferrari. Colin Chapman legte nach. Besonders der hohe Luftwiderstand des 78ers mit den breiten Seitenkästen machten ihm zu schaffen. Die Lösung: schmalere Seitenkästen, kleinere Flügel. Das ging nur, wenn unter dem Auto noch mehr Abtrieb generiert werden konnte. Beim Lotus 78 hörten die Flügelprofile unter dem Auto vor der Hinterachse auf. Beim Nachfolger endeten sie erst dahinter. Dafür waren zahlreiche Umbaumaßnahmen nötig. Die Kühler wurden flach unter die Seitenteile gelegt. Links Wasser, rechts Öl. Den Tank platzierte Chapman in der Fahrzeugmitte. Die Dämpfer wanderten nach innen, wurden über Kipphebel betätigt. Nur die Querlenker standen damit im Wind.

DIE TECHNIK


MSA

Bezeichnung: Lotus 79
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Cosworth V8, 485 PS bei 10 600/min
Getriebe: Getrag/Hewland, 5-Gang
Vorderachse: 2 Querlenker, Dreieckslenker, Kipphebel
Hinterachse: Trapezlenker, Dreieckslenker, Kipphebel
Reifen: Goodyear
Länge: 4420 mm
Breite: 2146 mm
Höhe: 965 mm
Radstand: 2743 mm
Spur vorne: 1730 mm
Spur hinten: 1630 mm
Gewicht: 575 kg
Tankinhalt: 171 l

MOTORSPORT IMAGES

Chapman und sein Meisterwerk



MSA

Vollverkleidetes Heck, Auspuff über dem Getriebe



Der Weg der Königsklasse

Die Formel 1 hat die effizientesten Motoren der Welt. Nur sind sie zu teuer, zu kompliziert und zu schlecht vermarktet. Mit einem neuen Regelwerk soll alles besser werden. Die Königsklasse baut den etablierten Herstellern eine Brücke und lockt neue Player an.

Von: **Andreas Haupt**

Das Straßenauto wandelt sich. Vom Verbrenner hin zum Elektro-Auto. Doch es gibt gewisse Anwendungsbereiche, wo eine Elektrifizierung nur schwer oder wahrscheinlich überhaupt nicht darstellbar sein wird. Zum Beispiel in der Flugzeugindustrie. Mit schweren Batterien an Bord kommt ein Überseeflieger nicht vom Boden weg. Auch der Top-Motorsport steuert gegen eine vollständige Elektrifizierung. Die Formel E droht im Schatten des mächtigsten Baums im Motorsport-Universum zu verwelken: der Formel 1.

Audi und BMW sind weg. Mercedes steigt nach der achten Saison aus. Der Marketing-Wert ist viel zu gering. Der Lerneffekt (mit Einheitsbatterie) zu begrenzt. Motorsport muss man sehen, riechen und hören. Die Formel 1 macht sich zu attraktiv, um nicht dazuzustoßen. Liberty Media hat ein Geschäftsmodell aus ihr gemacht. Mit einem Budgetdeckel für das Chassis und einem kommenden für die Motoren. Die letzten Zahlen sprechen von 95 Millionen US-Dollar jährlich bis Ende 2025. Und von rund 130 Millionen ab dem neuen Reglements-Zyklus. Ausgaben und Einnahmen lassen sich genau ausrechnen.

!

> Die F1 fährt weiter zweigleisig: Elektro plus Verbrenner mit synthetischem Kraftstoff. Nur soll der nächste Hybrid-Motor kein kompliziertes und teures Monster mehr sein.

Den Elektro-Zug konnte und kann die Formel 1 nicht an sich vorbeifahren lassen. Die ganze Autoindustrie arbeitet – getrieben von der Politik – darauf hin. Deshalb soll mit dem neuen Antrieb ein Gleichgewicht her: 350 Kilowatt elektrische Leistung (wie Formel E ab Saison 9), 350 kW vom Verbrenner. Das sind je 476 PS, um bei der vertrauten Größe zu bleiben. Das wird zu einer größeren Batterie führen und damit zu mehr Gewicht, auch wenn sich die Technik weiterentwickelt.

Formel 1 versus Fußball

„Ich denke, wir sind der einzige internationale Sport, der einen klaren Weg in die Zukunft eingeschlagen hat. Mit Blick auf Nachhaltigkeit", sagt F1-Boss Stefano Domenicali. Man hat sich dazu verpflichtet, bis 2030 CO_2-neutral zu werden. Für die Saison 2019 bezifferte die F1 ihren Ausstoß mit einem CO_2-Äquivalent von 256 551 Tonnen. Zum Vergleich:

MERCEDES

Der aktuelle Hybrid-Antrieb ist mit seiner Effizienz unschlagbar. Nur ist er zu teuer und viel zu kompliziert. Ab nächster Saison kommt ein Entwicklungsstopp

XPB

Benzin aus dem Labor soll die Emissionen um 65 Prozent senken

Für die Fußball-WM 2018 in Russland wurde laut FIFA ein Gesamtausstoß von fast 2,2 Millionen Tonnen CO_2 errechnet.

Es bringt nichts, mit dem Finger auf andere zu zeigen. Deshalb geht die Formel 1 selbst in die Offensive. Mit der Einführung eines nachhaltigen Kraftstoffs. Manche sagen, der komme 2026 zu spät. Vielleicht ist es aber auch schlau, einen Schritt nach dem anderen zu gehen. Weil dieser Schuss sitzen muss, um zukunftsfähig, und um nicht angreifbar zu sein. Die Zukunft wird zeigen, ob der zögerliche Ansatz der richtige war. Jedenfalls soll der synthetische Kraftstoff 65 Prozent der Treibhausgas-Emissionen einsparen.

Die Herstellung im Labor verschlingt viel Energie. Deshalb sei es wesentlich effizienter, mit Elektro-Antrieben zu arbeiten, lautet ein allgemeiner Kritikpunkt. Domenicali missfällt es, Techniken gegeneinander auszuspielen. „Diese Diskussionen verfolgen den Ansatz vom Krieg der Religionen. Meine Mentalität ist eine andere. Wir sprechen über den Fußabdruck. Wenn wir den der Elektrifizierung von heute hinterfragen, ist es besser, dass ich schweige. Wir schlagen einen anderen Kurs ein, um zu versuchen, den richtigen Weg zu finden, die Emissionen zu verringern. Ich glaube daran, dass diese Technologie kurzfristig sehr viel effizienter ist.“

Es gibt weltweit mehr als eine Milliarde Autos, die mit fossilem Brennstoff fahren. Es wäre bestimmt nicht effizient, sie zu verschrotten und gegen neue zu tauschen. Man müsste mal allein die Emissionen für eine solche „Neuaufgleisung“ ausrechnen. Viele Menschen könnten sich ein neues Auto gar nicht leisten. Oder anders: Der Verbrenner wird noch lange bleiben. Der Clou am F1-Benzin: Es soll mit Straßenautos kompatibel sein: anhalten, nachtanken, nur halt den künstlichen Brennstoff.

Kosten müssen runter

Mit dieser Strategie aus E-Offensive und E-Fuels schlägt die Formel 1 die Brücke für die involvierten Hersteller. Sie lockt neue Player wie Porsche und Audi an. Erhöhte Elektro-Leistung heißt erhöhter Lerneffekt. Mit synthetischem Kraftstoff lässt sich eine bestehende Flotte sauberer machen – auf Märkten, wo Elektromobilität in absehbarer Zeit nicht den Durchbruch schaffen wird. Auch wenn man dazu sagen muss, dass Produktionsstätten erst hochgezogen werden müssen und die Branche noch kein echtes Geschäftsmodell in E- oder Bio-Fuels sieht. Es könnte so anfangs nur ein geringer Prozentsatz tatsächlich versorgt werden. Sportwagen zum Beispiel. Andererseits müssen E-Ladesäulen auch erst flächendeckend gebaut werden. Und ohne grünen Strom bringt auch das E-Auto nichts.

Der neue Antrieb wird durch einfachere Technik, durch mehr Standardteile und den Wegfall der MGU-H günstiger. Der Stückpreis soll von zwei auf 1,3 Millionen fallen. Eine aktive Aerodynamik soll den Luftwiderstand auf Geraden senken – und damit die Verbräuche. Ein rein elektrischer Antrieb wäre für Spitzenmotorsport offensichtlich der falsche Weg. Schnelles Ent- und Aufladen verkraften die Energiespeicher nicht in dieser Form. Lange Distanzen sind auf absehbare Zeit ausgeschlossen. Einen Fehler will die Formel 1 nicht wiederholen: ihr Produkt zu verstecken. Jeder soll sehen und verstehen, warum es sie als Entwicklungslabor braucht – und als Motorsport für die Fans. ■

RETURN TO SENDER

Hybridmotor mit synthetischem Benzin

Der richtige oder der falsche Weg?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de



MSA

Schluss mit dem Versteckspiel: Die F1 will ihre Technik offensiv vermarkten



MSA

Porsche hat aus LMP1-Zeiten Erfahrung mit dem Hybrid-Antriebsstrang



MSA

Honda geht, Red Bull macht's: In Milton Keynes entsteht eine Motorenfabrik



SAUBER

Mit allen Wassern gewaschen: Räikkönen stand in seiner Karriere 350-mal am Start eines Grand Prix

WILHELM

Kimi Räikkönen beendet seine lange Karriere. Wir haben uns mit dem Weltmeister von 2007 über sein neues Leben, seinen ungewöhnlichen Karrierestart, sein Rallyeabenteuer und seine Autos unterhalten.

Von: **Michael Schmidt**

Sie haben sich letzten Winter zum Rücktritt entschieden. War es das erste Mal, dass Sie darüber nachgedacht haben aufzuhören?
Nein. Ich war ja schon einmal zwei Jahre raus aus der Formel 1. Sogar davor habe ich mich immer mal wieder gefragt, ob ich die Reiserei und das ganze Drumherum noch brauche, oder ob ich nicht was anderes tun sollte. Aber so ist das im Leben. Du hast gute und schlechte Tage. Einen Tag denkst du, genug ist genug, und am nächsten ist alles vergessen.

Was war diesmal anders?
Die Reiserei wurde mir zu viel. Ich war zu oft von zu Hause weg. Das ist jetzt mein Platz. Ich hasse Terminpläne. Meine ganzes Leben habe ich danach gelebt. Jetzt freue ich mich darauf, mal ohne feste Pläne in den Tag zu gehen.

Was auch immer Sie tun werden, es wird ein anderes Leben sein. Haben Sie Angst davor?
Ich wüsste nicht warum. Nein, ich freue mich darauf. Mir haben schon viele Leute prophezeit, „wenn du mal ein halbes Jahr zu Hause bist, fällt dir die Decke auf den Kopf". Wenn ihnen das so gegangen ist oder sie sich so schlimm fühlen, dann sollten sie sich vielleicht ein neues Zuhause oder eine andere Familie suchen. Ich liebe es, daheim zu sein und freue mich darauf, dass ich nun viel öfter Zeit mit meiner Familie verbringen und ganz normale Dinge tun kann. Meine Freizeit ist mir wichtiger als alles andere.

Sie haben noch keine festen Pläne. Aber mal grundsätzlich: Können Sie auf Dauer in den Tag hinein leben, oder brauchen Sie irgendeine Form von Herausforderung?
Ich brauche keine Herausforderung. Ich kann eine Woche zu Hause sein, ohne einmal vor die Tür zu treten, und bin immer noch ein glücklicher Mensch. Ich

„Keine Angst vor dem neuen Leben“

habe wirklich null Pläne. Allein das Gefühl, dass ich nicht mehr dieses oder jenes machen muss, verschafft mir eine Vorfreude. Zuerst steht mal die Familie im Vordergrund. Dann sehen wir, was sich ergibt. Es gibt keinen Grund, mir heute schon Gedanken darüber zu machen, was mich in Zukunft interessieren könnte.

Mika Häkkinen hat zwei Jahre nach seinem Rücktritt gesagt, dass die härteste Erfahrung für ihn war, im normalen Leben nur Durchschnitt zu sein, während er als Rennfahrer immer um Platz 1 gekämpft hat.

Was ist falsch daran, nur Durchschnitt zu sein? Ich bin nicht der Typ, der auch im normalen Leben immer eine Herausforderung sucht oder unbedingt in jeder Disziplin der Beste sein will. Nicht mehr. Vielleicht war es so, als ich noch jünger war. Da war alles ein Spiel oder ein Wettrennen. Das ist nicht mehr mein Ding.

Sie waren nie ein Mann großer oder vieler Worte. Hat es Sie überrascht, dass Sie trotzdem so populär waren?

Ja, doch. Ich habe immer gesagt, dass ich die Dinge so mache, wie sie am besten für mich sind. Du kannst ein, zwei Jahre versuchen, ein anderer zu sein, aber dann genießt du dein Leben nicht mehr. Für mich war es immer wichtig, mich so zu geben, wie ich bin. Ich habe nie den Leuten nach dem Mund geredet, nur um ihnen zu gefallen. Ein paar Leuten gefällt das, anderen nicht. In meinem Fall hat das offenbar einigen Leuten gefallen.

Ist eine Karriere wie Ihre heute noch möglich? Bei Ihnen entschied damals in Mugello die Stoppuhr, nicht irgendein Juniorprogramm.

Ich bin schnell vom Kart in die Formel 1 gekommen. Es hat vielleicht zwei Jahre gedauert. Davon nur eine komplette Saison. Ich bin vor meinem ersten Grand Prix 23 Rennen gefahren, also fast nichts. Heute bekommst du da keine Lizenz mehr. Und du musst mindestens 18 Jahre alt sein. Es ist also unmöglich, das noch einmal nachzumachen. Heute drängen sie dich in einen Weg, der dich sehr viel Geld kostet. Da hatte ich echtes Glück. Auch dass ich Leute um mich herum hatte, die Verbindungen zur Formel-1-Szene hatten. Dazu hat noch das Timing gepasst. Ich musste natürlich auch noch meine Leistung bringen, als es darauf ankam. Insgesamt mussten da viele Puzzlesteine richtig gesetzt werden. Ohne meine Manager hätte ich nie eine Chance gehabt, einen Platz zu bekommen.

> „Was ist falsch daran, nur Durchschnitt zu sein? Ich bin nicht der Typ, der im normalen Leben in jeder Disziplin der Beste sein will.“
>
> Kimi Räikkönen

Sie hätten Ihr GP-Debüt in Melbourne fast verschlafen. Das Team musste Sie suchen, weil Sie nicht in der Garage aufgetaucht sind. Waren Sie schon immer so cool?

Ich war einfach nur müde. Das passiert mir häufig. Als ich jünger war, konnte ich immer und überall schlafen. Das geht jetzt im Alter nicht mehr so gut. Es ist gar nicht so ungewöhnlich. Rallyefahrer schlafen auch oft zwischen den Prüfungen.

Bedauern Sie irgendetwas? Hätten Sie zu einem bestimmten Team früher, später oder gar nicht gehen sollen?

Ich würde an meiner Karriere gar nichts ändern, auch wenn es bedeutet hätte, dass ich mehr Rennen oder Weltmeisterschaften gewonnen hätte. Wenn du so anfängst zu denken, kann das auch andersherum ausgehen. Du änderst einen Schritt, und die ganze Karriere ändert sich. Vielleicht würde ich hier gar nicht mehr mit Ihnen sitzen. Ich bin im Reinen mit mir. Und wenn etwas im Rückblick schlecht war, kann ich gut damit leben.

Welches Ihrer vielen Formel-1-Autos hat Sie am meisten gefordert?

Kein Auto ist gut genug, dass es dich nicht fordert. Wenn du eine Sekunde unter dem Limit bleibst, sind alle Autos einfach zu fahren. Es gibt auch keine schwierigen Strecken. Erst mit dem Limit kommt die Herausforderung. Mir fällt es schwer zu definieren, was das Wort „schwierig“ im Zusammenhang mit dem Fahren eines Autos bedeutet. Jedes Auto, ob gut oder schlecht, hat seine Tücken. Vom Spaß her waren vielleicht die Autos Mitte der 2000er-Jahre die besten. Es kann aber auch sein, dass mir die Erinnerung einen Streich spielt. Sicher sind die heutigen Autos größer, schwerer und schwerfälliger, aber sie haben auch mehr Grip und sind schneller. Für ein faires Urteil müsste ich mich jetzt für zehn Runden in ein Auto von früher und dann zehn Runden in eines von heute setzen. Dann fällt die Wahl vielleicht anders aus. Vielleicht sage ich dann: Shit, das Auto von damals ist doch nicht so toll, wie ich es in Erinnerung habe.

Haben Sie Ihre Rennautos gesammelt?

Ich habe nur den Ferrari, mit dem ich 2018 mein letztes Rennen gewonnen habe. Er wäre fahrbar, ich bräuchte aber Leute, die mir helfen, ihn anzulassen.

Sammeln Sie Ihre Pokale?

Die meisten habe ich noch. Am Anfang bei McLaren musste ich die Originale abgeben, habe aber Repliken bekommen. Sie sind irgendwo in einem Lagerraum in Kisten. Einer glaube ich steht in meinem Büro. Jetzt habe ich ja Zeit. Irgendwann werde ich sie vielleicht rausholen und irgendwo hinstellen.

Welcher Teamkollege war am härtesten zu schlagen?

Sie waren alle schwierig zu schlagen. Jeder auf seine Weise. Mit 20 war ich sicher etwas schneller als mit 40. Ich glaube, das Gesamtpaket spielt die entscheidende Rolle. Es gab Jahre, da war der Teamkollege schneller, dann wieder ich. Da gibt es kein Muster. Ich kann nicht sagen, dass einer komplett heraussticht.

Was haben Sie von Ihrem Rallye-Intermezzo für die Formel 1 gelernt?

Am meisten die Konzentration. Die ist im Rallyeauto viel intensiver. Weil du immer mit neuen Dingen konfrontiert wirst. Ein Fehler, und du liegst auf dem Dach oder an einem Baum.

Als Sie von Ferrari zu Sauber gewechselt sind, muss Ihnen klar gewesen sein, dass Sie nicht mehr um Siege fahren. War es hart, das zu akzeptieren?

Es gab auch bei den Topteams Jahre, in denen ich nichts gewonnen habe. Du musst immer nach dem Möglichen streben und sicherstellen, dass du Spaß am Rennfahren hast. Wenn du jünger bist, denkst du da vielleicht etwas anders drüber. Ich hatte meine Siege und meine Weltmeisterschaft. Hätte ich ein Problem damit gehabt, hätte ich bei Sauber nicht unterschrieben. Ich mache ja nichts anderes als vorher. Man gibt mir ein Auto, und ich fahre damit so schnell, wie es geht. Für uns ist eben ein sechster oder siebter Platz ein Sieg. Solange du Realist bleibst, ist das kein Problem.

Wie sollen die Leute Sie in Erinnerung behalten?

Wie auch immer sie wollen. Es ändert nichts an dem, was war und was mir bevorsteht. ■



Kimi Räikkönen

Geburtstag: 17.11.1979
Geburtsort: Espoo
Herkunftsland: Finnland



Der Penske-Effekt

Seit der Übernahme durch den Teambesitzer und Geschäftsmann Roger Penske erlebt die IndyCar einen Boom, der viele Fans an die glorreichen Zeiten der Meisterschaft erinnert. Volle Felder, (inter)nationale Stars und steigende Zuschauerzahlen lassen die Szene nach einer langen Durststrecke endlich wieder träumen. Doch wie nachhaltig ist das aktuelle Wachstum wirklich?

Von: **Philipp Körner**

Ein Wort reicht, um die Laune eines jeden IndyCar-Fans nachhaltig zu verderben: Split. Bis heute sorgt die Aufspaltung der IndyCar-Szene in zwei verfeindete Meisterschaften für reichlich Streit – selbst ein Vierteljahrhundert später. Doch was war passiert? Anfang der 1990er-Jahre erlebte die CART IndyCar Series ihren Höhepunkt. Als der amtierende Formel-1-Weltmeister Nigel Mansell für die Saison 1993 dann noch zum führenden IndyCar-Team Newman/Haas Racing wechselte und gleich im ersten Jahr den Titel gewann, waren dem Hype keine Grenzen mehr gesetzt. Selbst Bernie Ecclestone zitterte der Überlieferung nach vor der Popularität der US-Meisterschaft in Europa. Wie so häufig in ihrer Historie überkam die IndyCar dann allerdings ein Selbstzerstörungsdrang, der sie schon Ende der 1970er-Jahre in den ersten Split gezwungen hatte.

Während der ursprüngliche „Bürgerkrieg“ nach wenigen Jahren und mit kleinem Kollateralschaden überstanden war, sollte der zweite völlig eskalieren. Auslöser war der Präsident des Indianapolis Motor Speedway (IMS), Tony George. Der stolze „Hoosier“ (Bewohner des Staates Indiana) und Enkel des beliebten Speedway-Besitzers Tony Hulman war ein erklärter Feind der Internationalisierungspläne.

Nachdem seine Bedenken von den mächtigen CART-Teambesitzern abgeschmettert worden waren, gründete er schließlich seine eigene Serie mit dem ab da exklusiven Herzstück Indy 500: die Indy Racing League (IRL). Die zunächst noch als Rohrkrepierer belächelte Konkurrenz ging 1996 an den Start.

Obwohl es anfangs noch genügend Raum für beide Streithähne gab, zersetzte das Fehlen des Indy 500 nach und nach die CART. Ihre Sponsoren sahen auf Dauer keinen Sinn darin, Teil der Scheidungsmasse zu sein. Mit dem IRL-Überlaufen der Teams von Roger Penske und Chip Ganassi in den ersten 2000er-Jahren war das Schicksal der CART endgültig besiegelt. Die Wiedervereinigung im Jahr 2008 ließ zwar Tony Georges IRL als Gewinner hervorgehen. Aber die in Scharen davongelaufenen Fans hatten auch ihr schwere Schäden zugefügt und den König des US-Motorsports zur zweiten Geige hinter der NASCAR degradiert.

Aufholprozess oder Boom?

Sie fragen sich nun wahrscheinlich zu Recht, warum unser Zukunftsausblick bislang ein Rückblick ist. Doch um die aktuelle Lage zu verstehen, braucht es diesen Kontext. Denn trotz des Friedensvertrags war die IndyCar 2008 weit davon entfernt, in eine gemeinsame Zukunft schauen zu können. So galt George, trotz seiner reduzierten Rolle, weiterhin für etliche als „der große Bösewicht“. Selbst Solidaritätserklärungen von Fanlieblingen wie Bobby Rahal halfen wenig. Und auch Schuldeingeständnisse früherer CART-Spitzen konnten die Wogen auf der anderen Seite nicht wirklich glätten.

Der Neustart glich so einem großen Wundenlecken. Fehlende finanzstarke Sponsoren und ein Mangel an Herstellern – Honda musste lange als einziger Motorenlieferant aushelfen – legten der IndyCar zudem weitere Steine in den Weg. Dass auch die einst mächtige Industriefamilie Hulman/George nicht mehr die finanziellen Mittel der 1970er- und 1980er-Jahre besaß, machte die von einer Wirtschaftskrise geprägte Zeit nach dem Merger somit zu einer Charakterprobe

für die eh leidgeprüfte Szene. Und das ausgerechnet vor dem 100. Geburtstag des Indy 500 im Jahr 2011.

Dann aber endlich die lang ersehnten Lichtblicke: Mit Chevrolet kam 2012 ein alter Partner zurück, zudem verbesserte das bis heute im Einsatz befindliche Dallara-Chassis DW12, benannt nach dem tödlich verunfallten Dan Wheldon, den Sport und die Sicherheit. Obendrauf verlieh es der wiedervereinigten Szene eine erste eigene Identität – wenngleich die Hersteller-Aeropakete im Nachhinein als Fehlschlag gelten. Gleiches gilt für das kurze Intermezzo von Lotus als drittem Motorenlieferant. Mehr zu diesem Thema später. Alles in allem schien die IndyCar in den letzten Jahren aber wieder ihren Weg gefunden zu haben. Dank des guten Sports kehrten sogar bitter enttäuschte Fans auf die Tribünen und vor das TV zurück.

Der größte Katalysator für den aktuellen Boom lässt sich allerdings auf exakt einen Tag zurückdatieren. Am 4. November 2019 erklärte die Hulman/George-Familie, die Serie und – viel wichtiger – den IMS an Roger Penske verkaufen zu wollen. Ein ergriffener Tony George sagte damals in der Pressekonferenz: „Wir übergeben den Speedway in die Hände eines Mannes, der den Sport geprägt hat.“ Während es in anderen Sportarten völlig unvorstellbar ist, dass ein Teambesitzer die Alleinherrschaft bekommt, löste die Meldung Jubel und Dankbarkeit bei Teams und Fans aus. Für die Szene war es ein Moment der Katharsis.

Pandemie haut dazwischen

Auf die angedeutete Frage, ob mit dem Milliardär und Owner Penske die CART den Krieg doch gewonnen hätte, antwortete der über 80-Jährige diplomatisch: „Ich verstehe die Integrität dieser Aufgabe sehr genau. Hoffentlich habe ich genügend Glaubwürdigkeit, um so gut es geht Interessenskonflikte zu verhindern. Mir ist klar, dass sehr viele Augen auf mich gerichtet sein werden.“ Oder kurz gesagt: Vergeben und vergessen. Angekündigte hohe Investitionen in den Speedway und in die Meisterschaft unterstrichen seine Botschaft.

Fast gleichzeitig mit der offiziellen Schlüsselübergabe brach dann allerdings die Pandemie aus und drohte den neuen Schwung zu rauben. Doch die organisatorischen Geschicke und die politischen Kontakte Penskes, der sein Vermögen parallel zum Motorsport unter anderem mit Miet-Transportern gemacht hat, hielten die Serie über Wasser. Hätte die IndyCar unter den früheren Besitzern überlebt?

> „Ich verstehe die Integrität dieser Aufgabe sehr genau. Mir ist klar, dass sehr viele Augen auf mich gerichtet sein werden.“
>
> Roger Penske, Serien-Chef

Viele Insider zweifeln lautstark.

In den letzten eineinhalb Jahren – und damit wären wir endlich in der Gegenwart angelangt – krempelte Penske die Serie nicht komplett, aber an den entscheidenden Stellen um: Die Wochenenden wurden aus Kostengründen komprimiert, mit der Rückkehr von Iowa der Wunsch nach mehr Ovalen erfüllt und dank Penskes Unterstützung das Debüt des neuen Stadtkurses in Nashville zum kommerziellen Erfolg. Im letzten Mai veranstaltete der wie versprochen renovierte Indianapolis Motor Speedway mit 135 000 Zuschauern (rund 40 Prozent der Kapazität) außerdem das bis dahin größte Sport-Event der Pandemie. Auswertungen ergaben, dass das Infektionsgeschehen unter Kontrolle blieb. Sportlich rundete der frühere Penske-Pilot Hélio Castroneves mit seinem vierten Indy-500-Sieg einen der wichtigsten Tage der IndyCar-Geschichte ab.

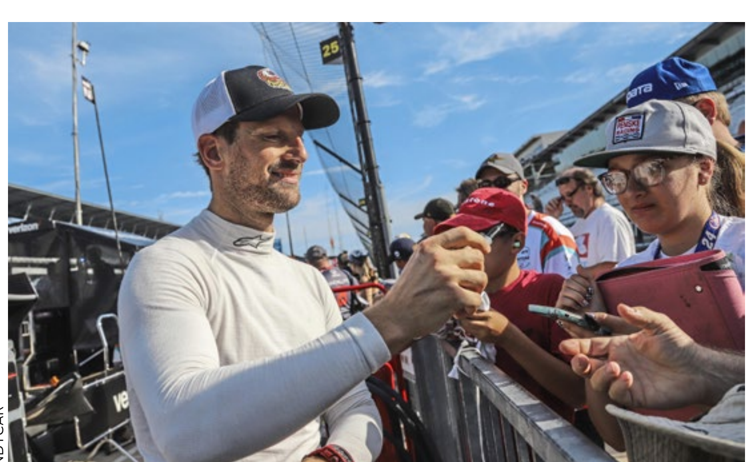
Der Brasilianer und sein Team Meyer Shank Racing standen dabei sinnbildlich für die Mischung aus Tradition und frischem Blut, welche die IndyCar auch unter Roger Penske weiter kultiviert. Neben den traditionellen Teams der „Big Three“ (Andretti Autosport, Chip Ganassi Racing und Team Penske) kamen in den vergangenen Jahren neue Owner wie Michael Shank und neue Partner wie McLaren ins stetig wachsende Fahrerlager. Dass beide nach kurzer Anlaufzeit bereits 2021 Siege feiern konnten und McLaren mit seinem Star Patricio O’Ward nur knapp die Meisterschaft verfehlte, gilt als perfekte Werbung für Neueinsteiger. In der kommenden Saison wird zum Beispiel eine neue Partnerschaft zwischen Ricardo Juncos und Brad Hollinger in Vollzeit an den Start gehen. Als Pilot wurde der frühere Formel-2-Fahrer Callum Ilott verpflichtet, der im Fahrerlager auf viele Bekannte aus Europa treffen wird – unter anderem auf den amtierenden, erst 24 Jahre alten Champion Álex Palou (Ganassi).

Apropos Fahrer: Auch 2022 werden der siebenfache NASCAR-Champion Jimmie Johnson (Chip Ganassi Racing), der dreimalige Supercars-Titelträger Scott McLaughlin (Team Penske) und F1-Überläufer Romain Grosjean (Wechsel zu Andretti Autosport) wieder für internationale Schlagzeilen sorgen. Im Gegensatz zu den 1990er-Jahren käme aber keiner mehr auf die Idee, darin den baldigen Untergang der IndyCar zu sehen. Gleiches gilt für die zunehmende Kooperation mit dem früheren Erzfeind NASCAR, die ihren Höhepunkt in einem gemeinsamen Event in Indianapolis fand. Penske, der dank seines Teams gute Beziehungen zur Stockcar-Szene hat, sieht sich als Brückenbauer. Er weiß, dass das Lagerdenken dem Motorsport auf Dauer nur schaden wird.

Alte Herausforderungen

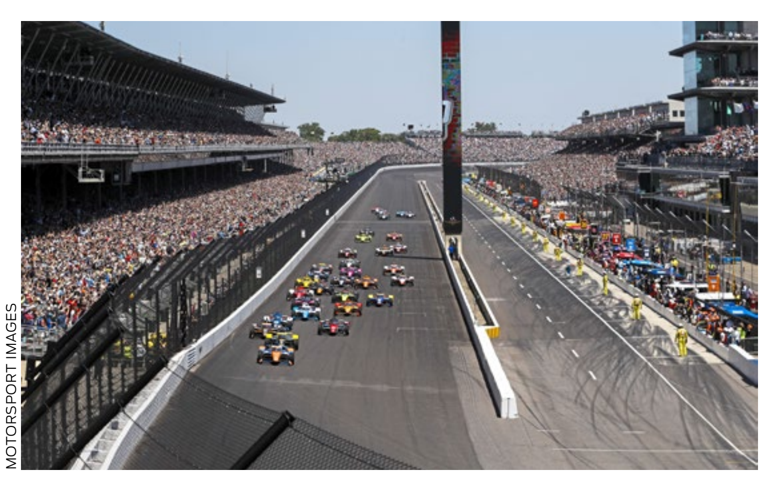
Während das Produkt auf der Strecke so gut wie selten zuvor ist und dank der TV-Deals mit NBC und Sky weltweit verbreitet wird, sorgen abseits davon allerdings zwei Themen für Diskussionen: Die Frage nach Auslandsläufen und die Suche nach einem dritten Motorenhersteller. Auch wenn Penske die Forderungen nach Rennen außerhalb der Staaten und Kanadas versteht und sich selbst gerne an die Reisen nach Surfers Paradise und Co. erinnert, verweisen er und seine Funktionäre auf die hohen Kosten. Trotz der gestiegenen Popularität ist die Serie nämlich weit von den Möglichkeiten des letzten Jahrtausends entfernt.

Zu einem ähnlichen Fazit kam man bei der verzweifelten Suche nach einem dritten Motorenhersteller, der vor allem in Indy Honda und Chevy entlasten soll. Trotz Interessensbekundungen Ferraris und Gerüchten um weitere Hersteller bestätigten bislang nur die aktuellen Partner neue 2,4-Liter-V6-Hybriden ab 2023 – ein neues Chassis soll später folgen. Wenn man eine Niederlage Penskes suchen müsste, wäre sie hier zu finden. Die Szene steht öffentlich aber komplett hinter dem „Captain“ und seiner Politik des stetigen Ausbaus. Um es mit Gandhi zu sagen: Es gibt keinen Weg zum Frieden, denn Frieden ist der Weg. ■



INDYCAR

Romain Grosjean genießt sein neues Karriere-Kapitel in Amerika



MOTORSPORT IMAGES

135 000 Fans verfolgten 2021 unter strengen Auflagen das Indy 500



Beim 24h-Rennen in Le Mans wurde nur am Start kurz um die Spitze gerangelt

MOTORSPORT-IMAGES

Wasser in der Wüste

Bis 2017 sorgten die LMP1-Prototypen in Le Mans für weltweites Aufsehen. Die Hypercar-Nachfolgeklasse hat mit Toyota bisher nur einen großen Hersteller. Weil die Topklasse in der Talsohle dümpelt, rückte die LMP2-Klasse in den Fokus – sportlich, aber auch mit Blick auf die Zukunft. Die LMP2-Teams schielen perspektivisch auf die amerikanische LMDh-Klasse.

Von: **Marcus Schurig**

Seit vier Jahren dümpelt die ranghöchste Sportwagenserie (WEC) der Welt im Dauertief: 2017 stieg Porsche aus, seitdem können die WM-Macher keinen Kampf an der Spitze mehr verkaufen. Nur Toyota hat der Serie die Treue gehalten, 2022 kommt mit Peugeot ein zweiter Hersteller, 2023 dann Ferrari. Die Folge der Flaute: Toyota reiht Titel an Titel und Sieg an Sieg – so auch 2021. Andere Rennklassen mussten die Dürre abfedern: Zwei Jahre konnte die WEC sechs GTE-Hersteller in Le Mans versammeln, mit 17 Werkswagen und 50 Toppiloten – das konnte man verkaufen. Doch mittlerweile ist auch die GTE-Blüte verwelkt. 87 Prozent aller Starter waren 2021 beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans Privatteams!

Was wird also vom Rennsportjahr 2021 mit Blick auf die Prototypen in Erinnerung bleiben? Toyota hat in der WEC 2021 leichtes Spiel gehabt. Das private Alpine-Signatech-Team spielte mit dem alten Rebellion-LMP1 keine Rolle. Beim zweiten Saisonlauf in Portimão fehlten acht Runden pro Stint bei der Reichweite, das Loch haben ACO und FIA dann stillschweigend mit Ausnahmegenehmigungen zugeschüttet – spannender wurde es in der Topklasse deswegen nicht.

Kurzes Glickenhaus-Hoch

Doch etwas Gutes hat die Mühe der „Alpinisten“: Die reichen Förderer im Hintergrund konnten Renault/Alpine den Bau eines LMDh-Autos nach US-Reglement abtrotzen, dafür bauen die Franzosen nun sogar einen eigenen Motor – also war es letztlich sogar schon für etwas gut!

> Für den Sport sind charismatische Außenseiter wie Jim Glickenhaus toll, aber niemand kann abschätzen, wie lange ihr Geduldsfaden wirklich halten wird.

Ob wir auch an dem rührigen Jim Glickenhaus in Zukunft weiter unsere Freude in der Topklasse haben werden? Sein Team lieferte mit Unterstützung der deutschen Joest-Mannschaft ein fabelhaftes Rennen in Le Mans ab. Obwohl Glickenhaus mit seinen 007 LMH erst zu Saisonbeginn die Testarbeit aufnahm, war das Auto bereits im August in Le Mans weitgehend ausgereift und ausgetestet.

Leider verlor die Zweiwagen-Flotte früh im Rennen den Anschluss, der Regen schmeckte ihnen gar nicht, was am Ende dazu führte, dass Alpine den letzten Podestplatz hinter den zwei Toyota abstauben konnte und das private Team von Glickenhaus leer ausging – was schon ein wenig schade war. Ob das Projekt weitergeht? Wer will das bei Jim Glickenhaus schon wissen?

Er verließ die WM-Bühne nach drei Rennen, verziert mit der Aussage, die BOP in Le Mans sei „scheiße“ gewesen. Dann wollte er plötzlich 2022 in Daytona bei der IMSA-Serie antreten, jetzt dann doch wieder nicht. Seine Begeisterung für den Sportwagensport ist ähnlich groß wie seine finanziellen Ressourcen. Für den Sport sind charismatische Außenseiter toll, aber niemand kann abschätzen, wie lange ihr Geduldsfaden hält.

Toyota hatte also in der WM-Topklasse keine ernsthaften Gegner. Zwar gewann das japanische Werksteam aus Köln alle WM-Läufe, doch zwei Auffälligkeiten stachen ins Auge: In Le Mans wären fast beide Autos wegen identischer technischer Probleme bei der Benzinversorgung ausgefallen – beim WM-Lauf in Monza im Juli hatte man bereits mit ähnlichen Problemen ein Fahrzeug eingebüßt.

Obwohl die Gegner schwach waren, war Toyota nicht stark – weder bei der Zuverlässigkeit noch bei der Performance. Die Piloten bestätigten, dass der

GR010 Hybrid eine Diva auf der Bremse ist, dazu wirbelt die Traktionskontrolle das Fahrgefühl durcheinander, das richtige Setup zu finden, ist nicht einfach. Witzigerweise hat ausgerechnet der achtfache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier all diese Punkte beim Rookie-Test in Bahrain unverblümt angesprochen. Will sagen: Wenn Peugeot und dann Ferrari kommen, wird Toyota sicher ein Update machen, das vermutlich eher einem neuen Auto gleicht.

WRT-Team in Lauerstellung

Konnte die LMP2-Klasse die Langeweile an der Spitze des WM-Feldes auffangen? Teilweise sicher ja: in Le Mans standen 25 LMP2 am Start, die Hälfte war laut Papierform siegfähig, die Fahrerpaarungen waren erlesen. Normalerweise finden sich in der LMP2-Klasse immer die gleichen Topteams vorne: Jota, United Autosports, G-Drive, TDS.

Das Einerlei wurde 2021 durch ein belgisches Team aufgebrochen: Die WRT-Mannschaft von Vincent Vosse trat mit jeweils einem LMP2-Auto in der European Le Mans Series und in der WEC an, in Le Mans kam man mit zwei Autos – und hätte beim Debüt an der Sarthe fast einen Doppelsieg eingefahren! Die WRT-Truppe holte mit Robin Frijns, Ferdinand Habsburg und Charles Milesi den LMP2-Titel in der WM. Auch in der ELMS räumten die Belgier ab – neben den zahllosen Siegen bei GT-Rennen. Deshalb haben wir dem WRT-Team in diesem Jahresrückblick eine eigene Geschichte gewidmet (siehe Seite 20).

Einige LMP2-Teams planen ab 2023 den Aufstieg in die Topklasse: Neben den Hypercars aus der WM kämpfen dann auch die deutlich billigeren LMDh-Wagen aus der IMSA-Serie um Gesamtsiege und Titel – und das auch in der WEC. Sechs Hersteller werden LMDh bauen und sie mit unterschiedlicher Intensität auf den beiden großen Bühnen Sportwagen-WM und IMSA (Amerika) einsetzen. Die Bühnen sind dann auch technisch verzahnt, denn die zukünftigen LMP2-Wagen bilden die technische Basis für die neue LMDh-Generation.

Was die Frage aufwirft: Wie sieht die Lage in Amerika aus? Die IMSA-Serie erfreut sich bester Gesundheit: Ja, die alte Prototypen-Topklasse DPI geht 2022 in ihr letztes Jahr, und nach dem Ausstieg von Mazda hat auch die IMSA-Serie im nächsten Jahr mit Acura und Cadillac nur noch zwei Marken und bestenfalls eine Handvoll Autos in der Topklasse zu bieten. „Unsere DPI-Topklasse läuft zwar 2022 aus, aber die Hersteller stehen Schlange für die Saison 2023. Insofern sind wir positiv gestimmt“, sagt IMSA-Boss John Doonan.

Dafür gibt es gute Gründe: Die IMSA-Serie hat die besseren Strecken als die WEC, die besseren Regeln für Gelbphasen und ein mega-entspanntes Fahrerlager. Kein Wunder, dass der Run auf die IMSA-Serie 2023 skurrile Ausmaße annimmt – mit Porsche, Audi und BMW werden dort mehr deutsche Marken starten als in der Sportwagen-WM.

Ein weiterer Vorteil der IMSA-Serie: Die Balance of Performance (BOP) macht generell in allen Klassen einen sortierteren Eindruck als in der Sportwagen-WM. Beispiel 2021: Acura, GM und Mazda haben sich über weite Strecken der Saison einen engen Dreikampf um den Titel geliefert, erst bei den letzten drei Rennen spitzte sich die Sache zum Duell zwischen Acura (Wayne Taylor Racing) und GM (Action Express-Whelen) zu.

IMSA mit mehr Spannung?

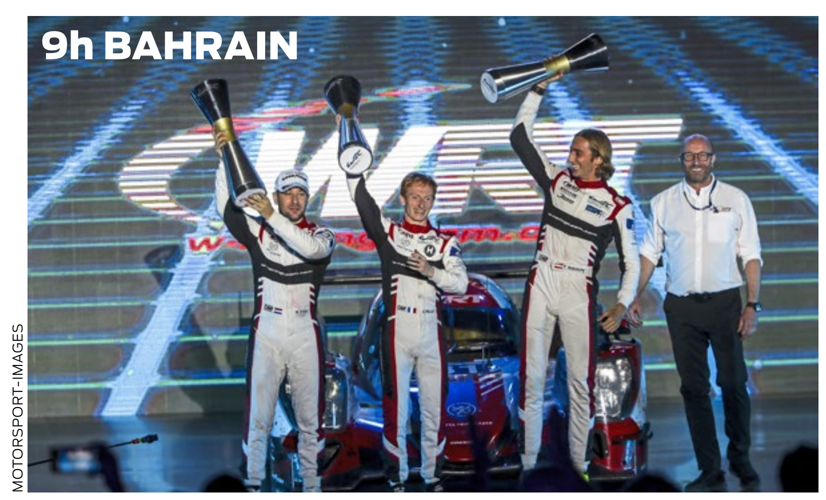
Mazda fiel am Ende deshalb raus, weil man die Saison nur mit einem Auto bestritt. Schön immerhin, dass die Kultmarke ihr letztes Rennen in Road Atlanta zum Abschied gewinnen konnte. Der Titel wurde wie in Amerika üblich erst auf dem Zielstrich entschieden: In der allerletzten Runde versuchte Ricky Taylor (Acura WTR #10) in Atlanta noch mal einen Angriff auf Felipe Nasr im Whelen-Cadillac (#31) – denn die Meisterschaft wurde darüber entschieden, wer im Ziel vor dem anderen lag. So enge und spannende Saisonverläufe vermag die Sportwagen-WM eher nicht zu produzieren.

Die Philosophien der beiden Rennserien könnten nicht unterschiedlicher sein, trotzdem ist man ab 2023 in der Topklasse auf Gedeih und Verderb aneinandergekettet: Sechs Hersteller bauen LMDh-Autos nach US-Reglement, drei Hersteller entwickeln Hypercars nach WM-Regelwerk – und alle werden in Le Mans gegeneinander antreten. „Das ist Chance und Risiko zugleich“, so Ex-Audi-Pilot Allan McNish. „Wenn die BOP funktioniert, dann steht uns im Langstreckensport eine echte Blütephase bevor.“ ■



MOTORSPORT-IMAGES

Das Hypercar-Team von Jim Glickenhaus überzeugte beim Le-Mans-Debüt



MOTORSPORT-IMAGES

Nach dem Finalrennen durfte das LMP2-Team WRT die Pokale einsacken



IMSA

Acura und Wayne Taylor Racing siegten in Daytona, der Titel ging flöten



IMSA

Bomarito, Jarvis und Tincknell holten beim IMSA-Finale den Mazda-Sieg

GTWC

Die WRT-Truppe schrieb 2021 Geschichte: Das belgische Team etablierte sich in der Debütsaison im Prototypen-sport – gegen bockstarke Gegner

Front-Runner

Das belgische WRT-Team legte 2021 eine Monstersaison aufs Rennparkett: Im GT3-Sport gewann man in der GTWC fünf Meistertitel, in der LMP2-Klasse siegte man beim Klassiker in Le Mans und holte die LMP2-Titel in der WEC und der ELMS. Wir erzählen die Erfolgsstory.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

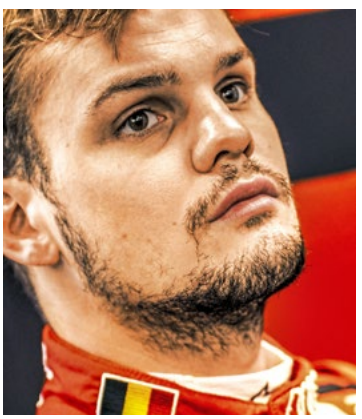
Es ist ein offenes Geheimnis: Das belgische WRT-Team will den nächsten Schritt machen. Im GT-Sport hat man in den letzten zehn Jahren alles gewonnen, was man nur gewinnen kann. Immer mit Audi. Und die Bayern steigen 2023 bekanntlich in die neue Prototypenklasse LMDh auf. WRT hat 2021 Vollgas gegeben, um sich als mögliches Einsatzteam für die Werkseinsätze in der Sportwagen-WM (WEC) bei Audi zu empfehlen.

Zu diesem Zweck stieg man in die LMP2-Klasse ein: ein Auto in der WEC, ein Auto in der ELMS, zwei Autos in Le Mans – und das alles neben dem aufwendigen Standardprogramm in der GT World Challenge (GTWC) mit weiteren Audi R8 LMS. Wo WRT nebenbei gesagt seinen Status als Glücksritter im GT3-Sport vollauf bestätigte: viele Rennsiege, fünf Meistertitel.

Besonders das Debüt im Prototypensport sorgte für Schlagzeilen, denn das kleine belgische Imperium WRT trat aus dem Nichts gegen LMP2-Giganten wie United Autosport, G-Drive oder Jota an – das sind keine Pappkameraden, die man aus dem Stand von der Platte fegt. Doch das WRT-Team holte in der ELMS drei Gesamtsiege – in Barcelona, am Salzburgring und im heimatlichen Spa –, womit das Fahrertrio Louis Delétraz, Robert Kubica und Yifei Ye schon vor dem Finale in Portimão Ende Oktober den Team- und Fahrer-Titel klarmachen konnte.

Le Mans als WRT-Highlight

Das herausragende Highlight der WRT-Prototypensaison 2021 war der Auftritt beim heiligen Gral des Langstreckensports, dem 24h-Rennen in Le Mans. Beim allerersten Teameinsatz in Le Mans hatten die Belgier um Boss Vincent Vosse bis zur letzten Runde einen lupenreinen Doppelsieg vor Augen – in der teilnehmerstärksten Klasse, wo 25 stark besetzte LMP2 am Start standen! Das Finale in Le Mans lief zwar schief, aber es reichte noch für einen viel umjubelten LMP2-Klassensieg. Kann es eine bessere Eintrittskarte für die höchste Spielklasse geben?



GTWC

> Das 24h-Rennen in Spa war unser Highlight im GT-Bereich, auch wenn wir den Sieg knapp gegen Ferrari verloren haben.
>
> WRT-Pilot Dries Vanthoor

„Wir sind weit gekommen und haben in den letzten zehn Jahren viel erreicht“, blickt Teamgründer und Boss Vincent Vosse mit Stolz zurück. Der Ex-Rennfahrer gründete das WRT-Team 2010 mit Unterstützung des Geschäftsmanns Yves Weerts, dem Vater des heutigen WRT-GT-Stammpiloten Charles Weerts, der mit einem weiteren belgischen Supertalent, Dries Vanthoor, 2021 ein fettes Bündel an GT3-Titeln gewinnen konnte. Der offizielle Teamname steht für Weerts Racing Team. Im ersten Jahr fuhr das WRT-Team mit einem Ex-Vitaphone-Maserati MC12, den Weerts als Sammlerstück erworben hatte, in der GT-Serie Belcar.

Im gleichen Jahr blamierte sich Audi beim 24h-Rennen in Spa, das Debüt des Audi R8 ging in die Hose, die Autos fielen aus wie die Fliegen – inklusive jenes Audi R8, den Vosse selbst pilotierte. Der Belgische Audi Club mahnte sodann beim Hersteller mehr Aufmerksamkeit für den Top-Event in Spa an, was Vosse und sein in Spa beheimatetes WRT-Team ins Spiel brachte. „Unser Ziel war immer, in Spa mit einem eigenen Team am

Start zu stehen und das Rennen zu gewinnen – das war der Grund, warum wir WRT eigentlich mal gegründet hatten", erklärt Vincent Vosse.

2011 als der Urknall für WRT

Der Belgier bekam für 2011 den Zuschlag von Audi, ein Werksteam in Spa an den Start zu bringen. Damit war WRT nach einem Jahr de facto Werksteam – das schafft nicht jeder! Sieg beim 24h-Rennen in Spa beim ersten Auftritt? WRT schaffte das 2011 mit den Piloten Mattias Ekström, Timo Scheider und Greg Franchi! 2010 und 2011 war der Urknall für alles, was folgte.

„Manchmal laufen die Dinge einfach in die richtige Richtung", sagt Vosse im Rückblick. „Der Sieg in Spa 2011 führte dazu, dass wir für Audi bei anderen GT-Rennen Werkseinsätze durchführen konnten. Wir haben in den Folgejahren die IGTC-Rennen in Bathurst, Sepang und Spa gewonnen und durften Audi in Macau und beim 24h-Rennen am Nürburgring vertreten. Das Team ist mit diesen Programmen gewachsen", so Vosse.

Die Expansion in unbekanntes Terrain begann für das WRT-Team nicht erst 2021 mit dem Einstieg in die LMP2-Klasse, sondern zeichnete sich schon seit geraumer Zeit ab. Für zwei Jahre startete WRT in der WTCC mit Jean-Karl Vernay, gleichzeitig ergriff man die Chance, mit Audi in der DTM als Privatteam Top-Tourenwagensport zu betreiben.

„Wir haben in der DTM bis zum letzten Jahr des Klasse-1-Reglements Autos für junge Nachwuchspiloten eingesetzt", so Vosse. „Natürlich konnten wir dort nicht um den Titel mitfahren – aber wir haben uns wirklich gut geschlagen."

Das DTM-Abenteuer hatte aber sein Gutes: Vosse war wegen der DTM gezwungen, ein zweites Team neben dem GT-Einsatzteam aufzubauen. Als die alte DTM 2020 starb, stand Vosse unter Druck, eine Perspektive für seine DTM-Truppe zu entwickeln. Parallel zeichnete sich am Horizont der Einstieg von Audi in die LMDh-Klasse ab. Damit war der Pfad klar: Vosse polte die DTM-Truppe auf den LMP2-Einsatz um, mit dem Ziel, sich für die neue LMDh-Klasse zu empfehlen.

„Wir haben die Entscheidung, in die LMP2 einzusteigen, erst im Januar 2021 getroffen, also wirklich sehr spät. Es war nicht einfach, das Budget zusammenzubekommen, aber natürlich wollten wir die Ingenieure und Mechaniker aus dem DTM-Team behalten – und das ist uns auch gelungen", so Vosse. „In jede Rennserie muss man sich erst einarbeiten, lernen und Erfahrung sammeln, das gilt auch für die Sportwagen-WM. Für uns war wichtig, dass wir die Abläufe kennen, das sportliche Reglement verstehen, die logistischen Herausforderungen meistern. Wir haben in unserem Debütjahr viel gelernt."

Vosse würde es selber nie aussprechen, aber wer die LMP2-Saison von WRT Revue passieren lässt, dem ist schnell klar, dass die belgische Vorzeige-Equipe auch in der Lage sein wird, einen Werksprototyp in der Topklasse einzusetzen. Die Chancen stehen dem Vernehmen nach nicht schlecht. „Ich treffe die Entscheidung nicht", lacht Vosse, „damit bin ich aus dem Schneider! Wollen wir LMDh machen? Unbedingt! Wollen wir das mit Audi machen? Am liebsten ja, aber das muss Audi entscheiden. Und da müssen wir noch ein bisschen warten …" Hat Vosse einen Plan B? „Natürlich. Wenn es mit Audi nicht klappt, dann reden wir mit anderen Herstellern."

Kurzer Einschub: Aus dem reinen Renn- und Einsatzteam WRT ist mittlerweile ein großer Motorsport-Dienstleister neben der Rennstrecke geworden. So produziert WRT für einen namhaften Hersteller GT4-Chassis, für einen weiteren Hersteller baut man die Überrollkäfige für die Rallye-WM, dazu betreut WRT den Fun Cup auf VW-Beetle-Basis, wo über 400 Fahrzeuge im Umlauf sind. Damit ist WRT binnen zehn Jahren auf ein Niveau wie zum Beispiel Oreca gewachsen.



GTWC

> **Wollen wir LMDh machen? Unbedingt! Wollen wir das mit Audi tun? Am liebsten ja – aber das muss Audi entscheiden!**
>
> WRT-Teamchef Vincent Vosse

Zurück zum Sport: Die Ultradistanzen sind für Vosse die echten Highlights – und da hat die Saison 2021 eine außergewöhnliche Geschichte zu bieten: In Le Mans hatte WRT eingangs des letzten Rennviertels wie erwähnt eine ungefährdete Doppelführung etabliert, zum Teil weil sich die Topgegner selbst eliminierten, zum Teil, weil die WRT-Autos tüchtig schnell waren.

Das Drama der letzten Stunde mutet im Rückblick unfassbar an: Robin Frijns, Ferdinand Habsburg und Charles Milesi führten mit Abstand, dann gingen erst die Air-Jacks kaputt, was das Team dazu zwang, das Auto mittels eines Luftkissens aufzubocken – aber pro Stopp immer nur an einer Achse, weil sonst zu viel Zeit verloren gegangen wäre. Zwei neue Reifen hinten, zwei alte vorn – die Balance war im Eimer.

Wegen einer Kollision brach zweitens noch ein Teil der Hinterradaufhängung – weshalb das Schwesterauto von Kubica, Ye und Delétraz die Führung übernahm. Dieses Auto blieb Minuten vor Rennende aber wegen eines Defekts stehen. Damals hieß es offiziell: defekter Drosselklappensensor. In Wahrheit lief Flüssigkeit aus dem Trinkbehälter in die ECU – und stoppte das Auto.

Aufstieg ist programmiert

Jetzt lag plötzlich wieder der waidwunde Schwesterwagen von Frijns, Habsburg und Milesi in Front, doch von hinten stürmte Tom Blomqvist im Jota-LMP2 heran. Frijns gewann mit 0,727 Sekunden Vorsprung! „Das war ein irres Rennen", gibt Vosse zu. Ob WRT jetzt schon gut genug wäre, um es mit Giganten wie Toyota aufzunehmen? „Von dem Niveau sind wir weit weg, auch wenn wir in der LMP2-Klasse gut waren. Toyota hat 30, 40 Ingenieure für zwei Hypercars, wir arbeiten in der LMP2 mit sieben Ingenieuren! Das sind Welten, da müssen wir noch sehr viel lernen!"

WRT hat aus Sicht von Vincent Vosse jedoch alles getan, was man tun konnte, um sich zu empfehlen. Ja, es ist ein offenes Geheimnis: Das belgische WRT-Team wird den nächsten Schritt machen. ■



GTWC

Fünf Titel für WRT in der GTWC: Dries Vanthoor und Charles Weerts verteidigten im WRT-Topauto die GTWC-Titel



Seit an Seit: Bisher fuhren die GTE-Wagen und die GT3-Autos in unterschiedlichen Klassen mit unterschiedlichen Fahrerpaarungen

IMSA

Die Säulenheiligen

Der globale GT-Sport wurde bisher von zwei Säulen getragen: GT3 als Kundensport, GTE als Werkssport. Dieser Dualismus neigte sich bereits in der Saison 2021 dem Ende zu: Die GTE-Klassen dünnten aus, boten aber immer noch herausragenden Sport. Die GT3-Klasse wird das Zepter mit großer Markenvielfalt übernehmen – und mit ein paar Fragezeichen.

Von: **Marcus Schurig**

Man kann sagen, was man will, aber die Blütephase im globalen GT-Sport ist nach wie vor nur mit Superlativen wie epochal zu beschreiben, auch wenn 2022 bis 2024 ein großer Paradigmenwechsel bevorsteht. Bevor die große Transformation bei den Antrieben auf der Straße begann, konnten Hersteller wählen: Zwischen der GTE-Klasse für Werkseinsätze und der GT3-Kategorie für Kundensport.

Doch die fetten Jahre sind vorüber, kein Vorstand würde heute mehr zwei Budgets für zwei GT-Klassen genehmigen, zumal in vielen Fällen – siehe Porsche und Ferrari – in beiden Klassen auch noch die identischen Modelle zum Einsatz kommen.

Die GTE-Wagen hatten eh nur zwei Einsatzreviere: Die amerikanische IMSA-Serie und die Sportwagen-WM mit dem Highlight in Le Mans. In Amerika standen 2021 mit zwei Corvetten und einem (privaten) Porsche meist nur drei Autos am Start, im nächsten Jahr ersetzt eine GT3-Klasse für Werksteams (GTD-Pro) die bisherige GTLM-Kategorie. Und auch in der Sportwagen-WM wird die GTE-Lampe langsam ausgeknipst: Im abgelaufenen Jahr standen sich nach dem Ausstieg von Aston Martin mit Porsche und Ferrari nur zwei Hersteller mit vier Autos gegenüber.

Kleines Feld, großer Sport

Die starke numerische Ausdünnung war aber nicht gleichbedeutend mit spannungsarmen Rennen, zumindest nicht in der Sportwagen-WM: Porsche und Ferrari lieferten sich ein episches Duell um den einzigen echten WM-Titel im GT-Sport. Sie teilten sich dabei drei Rennsiege brüderlich, doch ausgerechnet im Finale sorgte das weitgehend in den Hintergrund gedrängte Thema der Fahrzeugeinstufungen (BOP) dann für den Eklat: Der Streit eskalierte, Vorwürfe und Anschuldigungen verdarben den Zuschauern und Beteiligten den Spaß, Berufungen folgten auf Proteste, ein Unfall 12 Minuten vor Ende des WM-Finales sorgte für zusätzliche Dramatik und Würze – obwohl die fast acht Rennstunden davor beste Werbung für den GT-Sport boten.

Am Ende setzten sich die Ferrari-Kutscher Alessandro Pier Guidi und James Calado gegen das Porsche-Duo Neel Jani und Kévin Estre durch. Den Unterschied machte am Ende auch die höhere Punkteausbeute für das ultralange Rennen in Le Mans aus, wo übrigens auch Corvette wieder am Start war, nachdem man im Vorjahr wegen der Corona-Pandemie passen musste.

Die Moral von der Geschicht? Trotz der BOP-Verwerfungen stellten die GTE vermutlich die beste GT-Klasse, die wir je hatten. Wer erinnert sich nicht zurück an die Schlachten in Le Mans 2018 und 2019, wo jeweils sechs Hersteller in der GTE am Start standen? Mit Werksteams und den besten GT-Piloten der Welt!

Der Charme der Klasse wird 2022 noch mal kurz aufblitzen, wenn zum letzten Mal GT-Werkswagen von Porsche, Ferrari und auch Corvette in der WEC starten. Für die Zeit danach will der Le-Mans-Veranstalter nur noch GT3-Kundenteams mit Pro-Am-Fahrerbesatzungen zulassen.

WEC ohne GT-Werksautos?

Die IMSA macht es anders und lässt den Markt entscheiden: Für 2022 haben die Amis eine GTD-Pro-Klasse für (werksunterstützte) Profi-Teams ausgeschrieben. Momentan sieht es so aus, als könnten dort bis zu acht Autos am Start stehen. Warum sich der WM-Ausrichter ACO ein ähnliches Szenario für die WEC und Le Mans freiwillig verbaut, ist nicht klar: Vermutlich will man einfach nur alle Hersteller in die neue Topklasse zwängen.

Die GTE-Saison in der IMSA war übrigens nicht der Burner: Corvette holte alle Titel, BMW verzockte sich, weil man nur die langen Rennen fuhr und damit bei der BOP hinten runterfiel. Porsche schaffte mit dem WeatherTech-Team drei Siege – auch wenn man beim Finale in Atlanta viele Sympathien ohne Not durch eine Stallregie verschenkte.

Die Zukunft liegt in der GT3-Klasse, das ist klar, doch auch hier gibt es viele Fallstricke, wie GT-Promoter Stéphane Ratel nicht müde wird zu betonen. Die Krux: Wenn die GT3 zur weltumspannenden GT-Formel wird, fasert sie aus, denn es gibt immer mehr Rennserien, wo offenbar nur Werkseinsätze zum Ziel führen. Das gilt für die GTD-Pro in Amerika, das gilt für die DTM in Deutschland – und wer weiß, vielleicht machen auch die WEC und Le Mans ja noch mal die Tür auf für GT3-Werkseinsätze.

Werkssport & Kundensport

Die GT3-Klasse ist technisch nicht so klar fixiert wie die alte GTE-Klasse. Weil in Zukunft mehr auf dem Spiel steht, ist die Verlockung für Hersteller groß, einen GT3-Überflieger zu bauen. Doch das ist eine Frage für die Zukunft, im Moment ist noch nicht zu erkennen, dass Hersteller diesen Weg beschreiten.

Dabei gibt es ja genau genommen schon heute eine funktionierende Balance zwischen Kunden- und Werkseinsätzen mit den GT3-Rennwagen, die eigentlich für den Kundensport ausgelegt sind: Beim großen 24h-Rennen am Nürburgring, aber auch bei internationalen Groß-Events der IGTC-Serie wie in Spa, Bathurst, Indianapolis oder Kyalami treten die Hersteller schon länger mit Werksunterstützung an – und es funktioniert trotzdem.

> „Die GT3-Hersteller wollen diese Bühne, teilweise hatten sich in der IGTC bis zu sieben Marken eingeschrieben – das zeigt die Relevanz des Konzeptes."
>
> GT-Promoter Stéphane Ratel

Die Intercontinental GT Challenge (IGTC) hatte sich mit ihrem Kalender (fünf Rennen auf fünf Kontinenten) in den letzten Jahren als größte und wichtigste GT3-Bühne profiliert. Allerdings geriet die von GT-Promoter Ratel gemanagte Topserie unter die Räder von Corona: Bathurst, Suzuka und Kyalami fielen der Pandemie zum Opfer. Ratel bleibt optimistisch: „Die GT3-Hersteller wollen diese Bühne, teilweise hatten sich bis zu sieben Marken eingeschrieben – das zeigt die Relevanz des Konzeptes." Ratel hat im GT3-Geschäft deshalb viel zu melden, weil er mit seinen GT World Challenge-Serien in Asien, Europa und Amerika den Markt für GT3-Rennen nahezu dominiert. Der Franzose begreift es daher eher als Gefährdung, dass mit IMSA und DTM nun auch neue Player in seinem Tümpel fischen. Angeblich hat er dem ACO die Zusage abgetrotzt, dass in der Sportwagen-WM und in Le Mans keine GT3-Klasse für Profipiloten kommt …

Fünf Titel fürs WRT-Team

In der Zwischenzeit hat Ratel sein eigenes kleines Le Mans für die GT3 aufgebaut: Das 24h-Rennen in Spa, wo bis zu 70 baugleiche GT3-Fahrzeuge um die Wette fahren. Die Gravitationskraft dieses Rennens ist enorm und wurde auch 2021 wieder von einem mega-spannenden Rennverlauf bestätigt – die Entscheidung zwischen Ferrari und Audi fiel nur neun Minuten vor Rennende!

Spa war vielleicht die einzige echte Niederlage für das WRT-Team, das sonst von Sieg zu Sieg, von Titel zu Titel stürmte – übrigens nicht nur im Prototypensport. Die WRT-Piloten Dries Vanthoor und Charles Weerts räumten in der GTWC-Serie von Ratel 2021 fünf (!) Titel in der Sprint- und Gesamtwertung ab.

Nicht weit hinter IGTC und GTWC folgt beim Renommee das 24h-Rennen am Nürburgring, wenngleich hier ausschließlich deutsche Hersteller um die Gunst der Fans zu streiten scheinen. 2021 siegte Porsche vor BMW und Mercedes – das illustriert prächtig die Regionallastigkeit des Events, der aber nichtsdestotrotz ein zentraler Eckpfeiler des GT3-Geschäfts ist.

Natürlich könnte man aus sportlicher Sicht hier noch über vieles andere räsonieren, aus deutscher Sicht fällt einem da primär die ADAC GT Masters Serie ein, die ja über die Jahre ebenfalls mit relevanten Starterzahlen von sich reden machte.

In der GT3-Klasse sind Fahrzeuge von neun großen Autoherstellern homologiert. Die Zeit des alten Zweiklassen-Luxussystems mit GTE und GT3 ist vorüber. Die GT3-Klasse hat die Statur, die bisherige Blütephase weiterzuführen – wenn alle Beteiligten darauf achten, den Bogen nicht zu überspannen und die Kosten im Zaun zu halten. Stéphane Ratel ist bei dieser Frage weiterhin der größte Skeptiker … ■



MOTORSPORT-IMAGES

In Le Mans dominierten die GTE-Werkswagen, 2024 wechselt man auf GT3



MOTORSPORT-IMAGES

Beim Finale in Bahrain boten die GTE von Porsche und Ferrari tollen Sport



ADAC

Das 24h-Rennen am Ring ist für die deutschen GT3-Hersteller wichtig



IGTC

Ferrari sorgte für den ersten nicht-deutschen 24h-Sieg in Spa seit 2010



2023 hat das Warten endlich ein Ende

Das lange Tal der Tränen ist noch nicht vorüber: 2022 steht uns in der Topklasse ein weiteres Übergangsjahr bevor. Aber danach beginnt im Langstreckensport das große Hauen und Stechen – mit bis zu zehn Herstellern!

Von: **Marcus Schurig**

Bevor wir uns auf die schöne, neue Zeit einstimmen, ein kurzer Blick zurück: Seit 2017 fehlt der Wettbewerb an der Spitze des Feldes der Sportwagen-WM. Bis es 2023 wieder kracht und zischt, haben wir fünf Jahre der Trübsal hinter uns gebracht. Der Grund? FIA und ACO hätten bereits Ende 2017 einen Deal mit den Amerikanern einfädeln können und die DPI-Autos zur Topklasse küren können. Aber die Franzosen sperrten sich gegen die platte Kopie, nach dem Motto: Das haben wir nicht erfunden, das wollen wir nicht.

Betrachtet man die Sache vom Ergebnis her, dann wird ab 2023 und 2024 die Mehrzahl der Topwagen trotzdem aus der IMSA-Serie kommen, das ist heute schon absehbar. Die Zahlen sind eindeutig: Mit Acura, Audi, Cadillac, BMW und Porsche bauen fünf Hersteller Fahrzeuge nach dem LMDh-Technik-Reglement der IMSA. Warum der hohe Zulauf? Die Entwicklung eines LMDh spart 30 bis 50 Prozent der Kosten, weil man viele Einheitsbauteile verwenden kann.

Bei den Hypercars (LMH) nach WM-Reglement haben die Hersteller mehr technische Freiheiten: Hybridsystem, Chassis oder Allradantrieb können selbst entwickelt werden, dafür steckt auch mehr Marken-DNA in den Hypercars. Toyota, Peugeot und Ferrari werden mit den neuen Hypercar-Prototypen antreten, die ab 2023 in der WM auf die „billigeren" LMDh-Wagen treffen. Die technischen Unterschiede beim Konzept sollen über Konvergenzschritte und obendrauf über Fahrzeugeinstufungen (BOP) wie im GT-Sport ausgeglichen werden. Das wird ganz fraglos eine Titanenaufgabe für die Regelhüter, aber in der Theorie ist es machbar – das sagen alle Ingenieure und Experten.

Doch malen wir keinen Streit vor der Zeit an die Wand. Die Perspektiven sind zumindest nach der Papierform ganz wundervoll: Nachdem mittlerweile auch Renault/Alpine den Bau eines LMDh-Autos bestätigt hat, könnten theoretisch sechs LMDh-Marken auf drei Hypercar-Hersteller treffen. Lamborghini könnte ebenfalls noch auf die von Porsche entwickelte LMDh-Plattform aufspringen. Man muss lange im Geschichtsbuch zurückblättern, um eine Epoche zu finden, wo zehn Marken um den Gesamtsieg kämpften – noch dazu auf beiden Seiten des Atlantik! Insofern könnte das Stückwerk beim Reglement schon fast wieder zur neuen Erfolgsformel werden.

> Man muss lange im Geschichtsbuch zurückblättern, um eine Epoche zu finden, wo zehn Marken um den Gesamtsieg kämpften – auf beiden Seiten des Atlantik!

Nicht zu vergessen: Einige LMDh-Hersteller wie Porsche wollen, nein müssen aufgrund der Budget-Restriktionen Kundenwagen verkaufen. Der Preis dafür könnte höher ausfallen als gewünscht: Erstens stünde mit LMDh-Kundenautos die tadellos funktionierende LMP2-Klasse unter Druck, die in diesem Jahr in Le Mans die größte Klasse stellte. Der WM-Ausrichter ACO hat aber bereits klargemacht, dass die LMP2 in der WM und in Le Mans nicht verschwinden werden, sondern weiter ein stattliches Teilnehmerfeld zugestanden bekommen. Außerdem bleibt sie die Topklasse in der Europäischen und der Asiatischen Le Mans Serie – und das ist auch gut so!

Zehn Hersteller mit Zwei-Wagen-Teams, dazu eine nicht bekannte Anzahl an LMDh-Kundenteams sowie eine nette Charge an LMP2-Autos – da stellt sich die Frage, wo der Platz herkommen soll, in Le Mans ebenso wie in der WM. Damit sind wir bei der zweiten unmittelbaren Konsequenz der Herstellerflut in der Topklasse, nämlich der Marginalisierung des GT-Sports. ACO und FIA wollen nur private GT3-Teams mit Pro-Am-Fahrerpaarungen zulassen, angeblich im Bereich von 15 Autos in Le Mans – das bedeutet 45 Prototypen in Le Mans!

Hoffentlich hat man sich da nicht verzählt. Die IMSA-Serie, die wie die WEC auf einigen Strecken platzmäßig begrenzt ist, will auf eine gesunde Balance zwischen Prototypen und GT achten. Das macht aus meiner Sicht Sinn, denn wer weiß heute, wohin das Pendel in ein paar Jahren ausschlägt? Man muss nur kurz auf die aktuelle Lage schauen: In Le Mans 2021 waren 87 Prozent aller Starter Privatteams. Und die sollte man nicht vergrätzen! ■

RETURN TO SENDER

Zehn Hersteller in Le Mans? Toll, aber...
Grenzenloses Wachstum birgt Risiken. Sind bis zu zehn Hersteller zu viel für eine Weltmeisterschaft? Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



MOTORSPORT-IMAGES

Bekommt Le Mans ab 2023/24 ein Platzproblem wegen der neuen Topklasse? Muss dafür die GT-Kategorie büßen?

GT3 als globale Klasse: Eher Chance als Risiko



Der GT-Sport steht genauso vor dem Umbruch wie der Prototypensport. Der Unterschied: Statt zwei Klassen gibt es bald nur noch eine – und die eine ist altbekannt. Kann die Kundensportkategorie GT3 das Gewicht der neuen Aufgabe als globale GT-Einheitsklasse tragen?

Von: **Marcus Schurig**



IGTC

In eine leuchtende Zukunft? Die GT3-Klasse repräsentiert den globalen GT-Sport bald als Solitär. Geht das gut?

Eines ist jetzt schon klar: Zahlenmäßig muss man sich im GT-Sport auch in Zukunft eher keine Sorgen machen. Zwar entfällt in Zukunft die GTE-Klasse für Werkswagen, wo zu besten Zeiten maximal sechs Hersteller am Start standen. Doch mit Ausnahme von Corvette haben fast alle ehemaligen GTE-Marken auch ein GT3-Auto im Portfolio – und Corvette wird bis 2024 ein globales GT3-Auto auf Basis der jüngst präsentierten C8 Z06 auf Kiel legen.

In Summe sind aktuell 13 GT3-Fahrzeuge homologiert, alle wichtigen Hersteller wie Aston Martin, Audi, BMW, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Mercedes und Porsche sind vertreten. Sorgen muss man sich eigentlich nur um die Japaner machen: Die GT3-Autos von Toyota, Honda oder Nissan existieren zwar, fahren aber Erfolge nur selten und dann ein, wenn sie von verkappten Werksteams eingesetzt werden.

Gibt es auf der technischen Seite Anlass zur Sorge? Ja und nein. Das GT3-Reglement ist deutlich liberaler als in der GTE-Klasse, genau genommen gibt es gar kein Reglement, sondern nur Anweisungen und Richtlinien. Dazu hat der Regelgeber FIA das technische Reglement für den aktuellen und kommenden GT3-Homologationszyklus weiter liberalisiert: Alle bisher erteilten Sondergenehmigungen (Waiver) gelten auch in Zukunft. In der Theorie könnte ein Hersteller einen extremen Prototypen bauen, zum Beispiel indem er vor und hinter der Fahrzeugkabine neue Hilfsrahmen verwendet oder einen komplett anderen Motor einbaut. Doch wenn ein Hersteller GT3-Autos verkaufen will, macht das keinen Sinn, denn Prototypen sind aufwendig und teuer. Und dazu kommt ja am Ende obendrauf eine BOP, die sicherstellen soll, dass unterschiedliche Fahrzeugkonzepte siegfähig sind. Die viel geschmähte BOP ist übrigens der Hauptgrund, warum wir uns in der GT3-Klasse an einer so großen Markenvielfalt erfreuen dürfen.

Bisher gibt es keine Fingerzeige dafür, dass die Hersteller die großen technischen Freiräume ausnutzen: Der neue BMW M4 ist sicher kein extremes GT3-Auto. Warum die Gefahr trotzdem nicht zu leugnen ist? Wenn die GTE-Autos verschwinden, gibt es noch mehr Landeplätze für GT3-Autos, viele davon implizieren eine Werksunterstützung. In der IMSA-Serie sind Werke mit GT3-Autos ausdrücklich erwünscht, in Le Mans plant man (noch) mit einer reinen GT3-Kundensportklasse. Die DTM setzt ebenfalls auf GT3, andere TW-Meisterschaften werden dem Muster folgen. Und dann könnte man mit einem GT3-Auto, das noch ein paar Performance-Puffer hat, auf einmal recht viel gewinnen.

> „Die Gefahr, dass die GT3-Hersteller den Bogen überspannen, ist real. Die Folge wären explodierende Kosten – und das Ende der GT3-Klasse.“
>
> GT-Promoter Stéphane Ratel

„Die Gefahr, dass die GT3-Hersteller den Bogen überspannen, ist real“, sagt GT-Promoter Stéphane Ratel. „Die Folge wären explodierende Kosten – und dann scheitert das GT3-Konzept in kürzester Zeit.“ Jetzt kann man dagegen halten: Ratel sieht seine Bedeutung schwinden, weil nun auch andere Rennserien auf die von ihm erfundene GT3-Klasse setzen, deshalb malt er den Teufel an die Wand. Fakt ist: Das Reglement würde extreme Autos ermöglichen, doch die Chancen sind hoch, dass sich teure GT3-Prototypen am Markt eher nicht durchsetzen werden.

Und was ist mit der BOP und der Politik? Bewertet man die BOP-Systeme der verschiedenen Rennserien unvoreingenommen, dann hat Ratel aufgrund der Vielzahl der Rennen, die seine SRO-Organisation weltweit durchführt, das beste Konzept – die BOP spielt nur im Hintergrund und gelegentlich mal eine Rolle.

Ratels Mann für die BOP, Claude Surmont, lässt sich nicht reinreden, er agiert als Diktator. Angeblich soll Claude Surmont auch die GT3-BOP für ACO/FIA in der Sportwagen-WM aufsetzen. Wenn das so käme, hätten wir einen Grund weniger, uns Sorgen um die Zukunft zu machen.

Nur damit es nicht in Vergessenheit gerät: Niemals zuvor in der Geschichte des Motorsports gab es mehr GT-Autos als heute. Daran wird sich mit dem Wegfall der GTE nichts ändern. ■

RETURN TO SENDER

Der GT-Sport verliert eine Klasse

Die GTE-Klasse verschwindet, die GT3 übernimmt. Muss man sich Sorgen um die Zukunft machen? Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Jetzt ist die Zeit

Die Nürburgring Langstrecken-Serie erlebte nach dem Corona-Jahr zum ersten Mal wieder eine komplette Saison. Die hatte einige Kuriositäten im Titelkampf zu bieten, brachte neue Trends hervor und bereitete dem einen oder anderen wegen fehlender Starter ein paar Sorgenfalten. Dafür warten bereits in der Saison 2022 einige Neuerungen, die viele begeistern dürften und frischen Wind versprechen. In unserer Analyse beantworten wir die wichtigsten Fragen zur NLS.

Von: **Bianca Leppert**

Warum ist Christopher Rink V4-Klassensieger, aber kein Meister?

Danny Brink und Philipp Leisen von Adrenalin Motorsport haben das Triple geschafft und in diesem Jahr nach 2018 und 2020 wieder den Pokal eingeheimst. In ihrem V4-BMW, mit dem sie neun von neun Siegen holten, war allerdings auch jedes Mal Christopher Rink mit am Steuer. Kurioserweise ist er kein Meister, aber Klassensieger in der V4.

Der Grund ist, dass sich Rink als Doppelstarter für die Gesamtwertung jeden Freitag vor dem Rennen entscheiden musste, mit welchem Auto er Punkte sammeln wollte. Seine Wahl fiel jedes Mal auf den VT2-BMW, den er sich mit Daniel Zils und Philipp Stahlschmidt teilte. Mit diesem kämpfte er bis im Finale noch um den Titel, ging aber leer aus. Die Klassensiege gingen automatisch auf das Konto in der V4. Hier gibt es schließlich keine Wahlmöglichkeit. Weil Rink auch in der VT2 so erfolgreich war, geht die Klassensieger-Trophäe hier ebenfalls an ihn und seine Teamkollegen.

Welche Klassen waren 2021 im Trend, und welche sind nicht mehr gefragt?

Die Meisterkandidaten spiegelten auch den Boom in den jeweiligen Klassen wider. Vor allem die VT2 und die Porsche Cayman Cup-Klasse erlebten dieses Jahr regen Zulauf. Die VT2, die für Fahrzeuge mit Turboantrieb gedacht ist, entspricht damit der Entwicklung auf der Straße und den Modellen, die es auf dem Markt gibt, und die von den Teams zum Rennwagen umgebaut werden können.

In der Cayman-Klasse hat sicher Manthey Racing mit der von allen Seiten gelobten Cup-Organisation einen Anteil am Zuspruch. Die V4-Klasse war bisher der Dauerbrenner, verlor aber vor allem zum Saisonende hin. Viele Teams bauten ihre Autos nach Unfällen nicht mehr auf oder wurden von der Dominanz des Adrenalin-Trios abgeschreckt. Die Pflicht zum Einbau eines FT3-Sicherheitstanks wurde vom DMSB bis 2024 geschoben, was für viele ein positives Kosten-Argument sein könnte.

Die TCR-Klasse und die GT4 bleiben weiterhin die Sorgenkinder. Während in den nationalen Serien beide Championate gut angenommen werden, funktioniert das auf der Nordschleife nicht. Ein möglicher Grund: Es gibt zu viele Klassen, die mehr Möglichkeiten bieten, und so kannibalisieren sie sich selbst. Mit einem TCR-Renner lässt sich etwa auch in der SP3T starten – und das mit freier Reifenwahl. Mit einem GT4-Auto kann man mit mehr Leistung auch in der SP8T antreten – dafür aber mit weniger Wettbewerb.

Warum schrumpfen die Starterzahlen? Ist die Langstreckenserie vom Aussterben bedroht?

Bei NLS 8 waren es 115 Starter im Rennen, bei NLS 9 noch 109. Bei solchen Zahlen schlagen viele gerne mal Alarm und sehen das Ende der Veranstaltergemeinschaft Langstrecke Nürburgring kommen. Wir sind uns einig: Jeder würde sich über mehr Teilnehmer freuen, aber auch die NLS kann nicht zaubern. Wie aber lässt sich das Phänomen sinkender Starterzahlen erklären? Dafür braucht es eine klei-



Mit dem Schwung vieler Neuerungen soll es in der nächsten NLS-Saison weiter vorwärtsgehen

BR FOTO

Die VT2-Klasse erfreute sich großer Beliebtheit mit rund 16 Teilnehmern. Für Adrenalin-Pilot Christopher Rink reichte es aber nicht zum Titelgewinn

für Veränderung



BR FOTO

BR FOTO

Christian Stephani versucht als Geschäftsführer der VLN VV, die die NLS organisiert, die Wünsche der Teams in den Planungen zu berücksichtigen

ne philosophische Einstimmung: Vergessen Sie stures Schwarz-Weiß-Denken! Kritiker der Serie, die in der glorreichen Vergangenheit schwelgen, in der alles immer besser war, sehen natürlich die Organisatoren als Sündenböcke. Man wolle es ja eh nur den großen GT3-Tretern recht machen, wirtschafte in die eigene Tasche und habe dabei den Breitensport aus den Augen verloren.

Das ist allerdings zu kurz gedacht. Denn es gibt mehrere Einflussfaktoren. Das ist zwar unbequem, aber wesentlich aufschlussreicher als einfache Erklärungen. Zum einen ist die Pandemie immer noch ein Faktor. Auch wenn der Rennbetrieb in der Saison 2021 weitgehend normal lief, fehlten immer noch viele internationale Teilnehmer aufgrund der Reisebeschränkungen. Schließlich zog die Nordschleife früher selbst Pilger aus Australien oder den USA an. Hört man sich im Fahrerlager um, lautet der Tenor: Dadurch vermisst man rund 20 Autos.

Hinzu kommt, dass es allgemein nur noch wenige klassische Garagenteams gibt – egal in welcher Rennserie man sich umschaut. Dafür tummeln sich noch einige in der NLS. Aber auch hier ist die Messlatte inzwischen sehr hoch. Rüstet einer in der Produktionswagen-Klasse V4 auf, müssen alle anderen nachziehen, wenn sie um den Sieg kämpfen wollen.

Gleiches gilt etwa für einen Cup-Clio und Co. Der Wettbewerb regelt hier also vieles selbst. Und wer das nötige Kleingeld hat, gönnt sich sowieso gleich mal den Porsche Cayman Cup oder den BMW M2 CS.

Wie funktioniert das neue Punktesystem?

Bisher herrschte in der NLS das Prinzip „Viel Feind, viel Ehr“. Dieses Motto gehört ab 2022 der Vergangenheit an. Damit geht die Ära eines ziemlich komplizierten Punkteschlüssels nun zu Ende, und es soll mehr Transparenz geben. Es haben nicht mehr nur Teilnehmer aus Klassen mit einer hohen Starterzahl Chancen auf die Meisterschaft, sondern alle aus Klassen mit mindestens sieben Startern. So wird es keine speziellen Meisterklassen mehr geben, es entstehen mehr Möglichkeiten für Teams, ein Wörtchen um den Titel mitzureden.

Der Gewinner einer Klasse mit sieben Autos erhält gleich viele Punkte wie der aus einer Klasse mit 20 Startern. Bei einem Vierstundenrennen erfolgt die Punktevergabe nach dem Schema 15-11-8-6-4-3-2. In einer besser besetzten Klasse gibt es ab Rang 8 pauschal einen Punkt, beim 6h-Rennen wird mit dem Faktor 1,25 gerechnet und beim 12h-Rennen alles verdoppelt.

Ein System, das keineswegs die Chancen der GT3 stärkt, wie von vielen moniert, sondern mehr Gerechtigkeit und Vielfalt schaffen soll. „Wir nehmen ja niemandem etwas weg, sondern geben mehr Klassen die Chance, um den Titel mitzureden“, sagt VLN-VV-Geschäftsführer Christian Stephani.

Was spricht für und was gegen das geplante 12h-Rennen?

Ein Novum in der nächsten Saison: Ein 12h-Rennen über zwei Tage mit jeweils sechs Stunden Renndauer und einer Zwischenwertung. In der Pause gilt Parc fermé, und am Sonntag soll mit den gleichen Abständen aus der Box in eine Code-60-Phase gestartet werden – so entfallen komplizierte Rechenspiele.

Während es ohnehin einige Details bei der Umsetzung zu besprechen gilt, gibt es viele Befürworter, aber auch kritische Stimmen zu dem neuen Format. Das Zweitages-Event spart beispielsweise Reisekosten, weil dafür nur noch acht statt neun Läufe gefahren werden, das Nenngeld ist nur so hoch wie für zwei Rennen à vier Stunden.

Andererseits gewinnt das Rennen eine entscheidende Bedeutung für die Meisterschaft mit höher gewichteter Punktzahl und wird damit automatisch zur Pflicht für alle, die um den Titel fahren. Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring hatte sich zudem für ein 12h-Rennen an einem Tag statt über zwei Tage ausgesprochen. ■

Bücher &

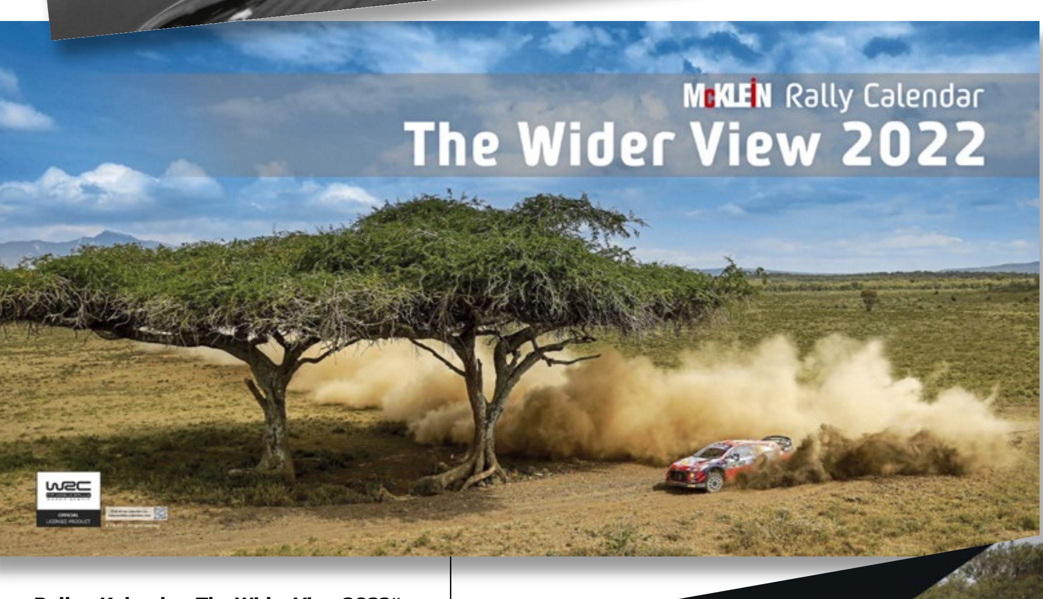
Im Sommer werden rennen und Rallyes gefahren, im Winter schmökern wir in Motorsport-Büchern. Geht es ihnen auch so? Hier ein paar Vorschläge, was Sie im Winter lesen oder an Ihre Wand hängen könnten.



Reinhard Klein: „Motorsport Classic 2022“
Historische Orte, historische Rennfahrer-Legenden – auf der Rundstrecke, im Rallyesport: Nürburgring, Kenia, Brands Hatch, Monte. Stirling Moss, Jim Clark, Lorenzo Bandini, Clay Regazzoni, Jo Siffert, Jochen Rindt, Sandro Munari. Dieser Kalender wendet sich an alle Fans und Historien-Freaks, kostet 45,00 Euro und ist unter dieser Webadresse erhältlich: **www.racingwebshop.com**



Dr. Erich Glavitza: „Jochen Rindt“
Dr. Erich Glavitza hat im Verlag McKlein Publishing eine umfangreiche Biografie über Jochen Rindt vorgelegt. Der Le-Mans-Sieger von 1965, der sich von Flugplatzrennen über die Formel 2 bis in die Königsklasse fuhr und posthum zum Formel-1-Weltmeister gekürt wurde, war eine absolut schillernde Persönlichkeit. Aus Anlass des 50. Todestages von Jochen Rindt beleuchtet das neue Standardwerk die Jugend sowie den Aufstieg und den plötzlichen Tod von Jochen Rindt. Dabei konnte der Autor und Journalist Erich Glavitza, der Rindt persönlich kannte, auf einzigartige und unveröffentlichte Quellen und Fotomotive zurückgreifen. Das Buch beleuchtet das Leben von Rindt aus allen Perspektiven, gut 100 Farb- und 300 Schwarzweiß-Bilder dokumentieren das Leben von Rindt ebenso wie dessen sportliche Erfolge. Das Standardwerk kostet 99,90 Euro und ist zu bestellen auf: **www.rallywebshop.com**



Rallye-Kalender „The Wider View 2022“
Der renommierte Rallye-Fotograf Reinhard Klein ist für seine beeindruckenden Kalender bekannt. Im Panorama-Format 95 x 48 cm glänzt der „Rally Calendar 2022 – The Wider View“, in dem Klein und Kollege Colin McMaster den aktuellen WRC-Autos ein Denkmal setzen. Das Bilderwerk mit 25 Motiven kostet 45,00 Euro und ist unter dieser Webadresse zu beziehen: **www.rallywebshop.com**

Das ultimative Rallye-Jahrbuch „Rallying 2021“
Es gibt viel zu erzählen: neue Events in Belgien, Kroatien und Finnland, dazu die Rückkehr der Safari und Acropolis Rally. Reinhard Klein hat mit Colin McMaster und David Evans die WRC-Saison 2021 zwischen zwei Buchdeckel gepresst. Das Ergebnis kostet 49,90 Euro und ist hier erhältlich: **www.rallywebshop.com**

Kalender



Jörg Födisch/Rainer Roßbach: „Herbert Müller"
Der Schweizer Rennfahrer Herbert Müller war einer der großen Allrounder: zweifacher Targa-Florio-Sieger, zweimaliger Berg-Europameister, 13-maliger Le-Mans-Starter. Leider endete seine Karriere 1981 auf dem Nürburgring viel zu früh. Zum 40. Todestag erinnern die Autoren Jörg-Thomas Födisch und Rainer Roßbach an die einzigartige Karriere von Müller. Das Buch kostet 79,00 Euro und kann hier bestellt werden: **www.rallywebshop.com**



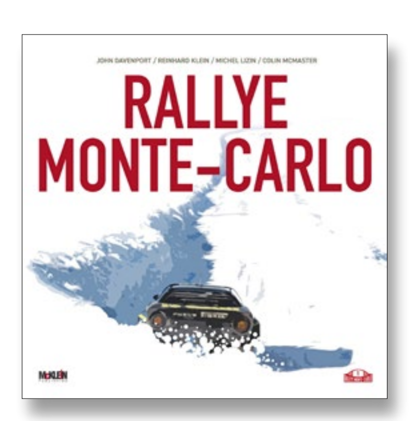
auto motor und sport: „Formel 1 Jahrbuch 2021"
Jeder Formel-1-Fan muss diesen Rückblick auf die Saison 2021 im Bücherregal haben: Nur hier kann er noch mal in aller Ruhe jedes Rennen vom Start bis zur Zieldurchfahrt nachvollziehen, mit allen Boxenstopps, Statistiken, Überholmanövern und Höhepunkten. Erhältlich ist das Buch aus der Feder des F1-Experten Michael Schmidt für 24,90 Euro im Handel oder hier: **www.motorbuch-versand.de**

„Döttinger Höhe: Kulttankstelle am Nürburgring"
Jeder Nordschleifen-Fan kennt ihn: Hans-Joachim Retterath, Besitzer der Kulttankstelle am Ring. Jetzt gibt es das Buch zur Tanke und zur Person, verfasst von Axel Vogel, Jörg-Thomas Födisch und Rainer Roßbach. Preis? 29,90 Euro. Kaufen!



Dr. Erich Glavitza: „Vollgas oder nix!"
Jetzt mal eine völlig andere Perspektive: Der renommierte Motorsport-Journalist Erich Glavitza erinnert sich an seine spannenden Begegnungen mit zeitgenössischen Rennfahrergrößen wie Jochen Rindt oder Jack Brabham. Glavitza machte als Reporter und Stuntman für James Bond und bei Steve McQueens Le-Mans-Film Karriere – ein Buch voll von lesenswerten Anekdoten. Preis? 34,90 Euro. Zu beziehen hier: **www.racingwebshop.com**





Davenport/Lizin/Klein: „Rallye Monte-Carlo"
Wer „Rallye" sagt, meint nicht selten die Rallye Monte-Carlo. Die Historie der berühmtesten Rallye aller Zeiten wird vom McKlein-Team mit seinen Fotografen und den Autoren Michel Lizin und John Davenport auf 400 Seiten mit mehr als 500 Fotos von A bis Z für den Leser kompetent aufbereitet. Das Fachbuch ist zum Preis von 99,90 Euro im guten Buchhandel erhältlich oder hier zu beziehen: **www.mckleinstore.com**

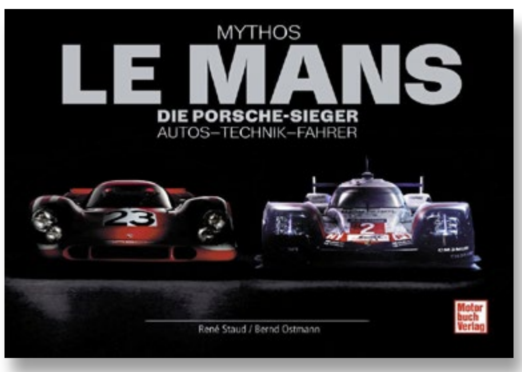
Günther Raupp: „Rosso Corsa 2022"
Der kultige Ferrari-Kalender von Günther Raupp erscheint 2022 in seiner 38. Auflage und ist auf 5000 Exemplare streng limitiert. Zu bewundern sind hier toll in Szene gesetzte, unermesslich wertvolle historische Ferrari-Gran-Turismo-Wagen sowie Rennsportwagen. Der Kalender kostet 82 Euro zuzüglich Versand. Zu bestellen ist das hochformatige Werk unter der folgenden Webadresse: **www.raupp.com**







McKlein: „2022 Desktop Rally Calendar"
Der tägliche Begleiter für alle Rallye-Fans – das ist der Desktop Calendar von Reinhard Klein: 56 Fotos mit den schönsten Impressionen aus mehr als 50 Jahren Rallye-Geschichte begleiten Sie durch das neue Jahr. Der „2022 Desktop Rally Calendar" bietet dabei je zur Hälfte die Klassiker des Rallye-Genres und dazu die derzeit aktuellen WRC-Highlights. Dabei wechseln sich alle zwei Wochen historische und aktuelle Motive ab. Der Desktop Calendar kostet 9,95 Euro; zu beziehen unter dieser Adresse: **www.rallywebshop.com**



René Staud/Bernd Ostmann: „Mythos Le Mans"
Porsche ist mit 19 Gesamtsiegen die erfolgreichste Marke in Le Mans. Das Werk von René Staud und Bernd Ostmann erzählt die Geschichte der Porsche-Sieger: vom ersten Triumph mit dem 917 anno 1970 bis zum 919 Hybrid 2017. Das Buch kostet 79,00 Euro und kann hier bestellt werden: **www.motorbuch-versand.de**

Wir brauchen dickeres Eis



Die Schottersaison ist gerade zu Ende gegangen, und Aktive wie Fans befällt Wehmut. Zum letzten Mal gingen die Rallycrosser mit 600 Turbo-PS aufeinander los, zum letzten Mal fuhren die World Rally Cars ohne schwerfälligen Hybrid-Schnickschnack. Die Zukunft ist zumindest teilelektrisch. Die gute Nachricht: Es ist eine Zukunft.

Von: **Markus Stier**

Die, die im Finale noch was zu gewinnen hatten, konzentrierten sich auf Siege und Titel, die anderen auf Nostalgie. „Das müssen wir genießen", sagte Thierry Neuville, als er als abgeschlagener WM-Dritter zur letzten Etappe des Jahres aus dem Servicepark in Monza rollte. Timmy Hansen ahnte wohl schon, dass er Johan Kristoffersson beim letzten Rennen auf dem Nürburgring nicht mehr aufhalten konnte, also besann er sich auf den historischen Moment und sprach die gleichen Worte wie Neuville. Im Rallyelager griff die Wehmut angesichts des Endes der WRC-Ära so sehr um sich, dass selbst Adrien Fourmaux der Abschiedsschmerz packte. Dabei war Frankreichs neue Rallye-Hoffnung vor April dieses Jahres noch nie ein World Rally Car gefahren. Der neue Rallycross-Promoter bekommt böse Anrufe. „Ihr macht den Sport kaputt", lautet die einhellige Botschaft.

Wahr ist, dass der Rallyesport und Rallycross zeitgleich vor einem Umbruch stehen, und wahr ist, dass die Elektrifizierung für diesen Umbruch sorgt. In beiden Serien trägt man unter Trauermärschen den reinen Verbrenner zu Grabe, im Rallycross droht sogar Grabesstille, denn dort fährt die Supercar-Kategorie 2022 mit reinem Batterieantrieb. Die Rallye-Fraktion wandelt sich vergleichsweise kommod. Der Zusatzantrieb mit seinen 136 PS kommt nur beim Start einer Prüfung richtig zum Tragen, und für ein paar Sekündchen hie und da, je nachdem wie eifrig die Fahrer beim Bremsen Energie zurückgewinnen. Mit weniger als 50 Kilowattstunden ist die elektrische Reichweite gerade groß genug, um eine Kleinstadt zu durchfahren. Man einigte sich nach über zweijähriger Debatte zwischen Herstellern und FIA auf eine technische und finanzielle Minimallösung.

Mehr statt weniger Action

Die Fahrer, die jetzt die schnellsten Autos beweinen, die je über Schotterpisten oder vereiste Passstraßen jagten, erwecken den Eindruck, als müssten sie sich 2022 mit einem Toyota Prius auf den Col de Turini quälen, dabei hat der Yaris Rally1, der den Yaris WRC ablöst, bei vollem Durchzug etwa 540 PS. Natürlich fehlt in schnellen Kurven etwas Abtrieb, natürlich haben die Hände ohne Schaltwippe mehr zu tun, natürlich ist das Ding ohne beliebig verstellbares Mitteldiff und mit weniger Federweg etwas bockiger. Aber Leute: Das Ding hat 540 PS. Mit so viel Qualm hat vor und nach dem Monster-Quattro S1 kein Auto je die Straße aufgerissen. Dass die Autos mit ihren 100 Kilo schweren Batteriepacks im Heck etwas weniger agil sind, versteht sich. Für die Fans sind das gute Nachrichten: Die Autos werden spektakulärer sein.

Bei der Rallycross-Fraktion stürmen sie demnächst mit 680 PS auf die erste Kurve zu, schneller als je zuvor, nur deutlich leiser. Der Promoter kann jetzt

> „Wenn wir in der Rallye-WM nicht auf Hybridantrieb umstellen würden, wäre Hyundai schon jetzt nicht mehr dabei."
>
> Andrea Adamo

schon buddhistische Gleichmutsübungen einüben für den Tag des ersten Qualifyings im Juli, wenn der Aufschrei der Hardcore-Fans das Starterfeld übertönt. Wie sagt der Dalai Lama: „Schmerz ist eine Frage des Bewusstseins." In der Rallycross-WM 2021 waren an guten Tagen sechs Marken vertreten, die WM war superspannend. Welcher Sport hat in nur



Für die erste vollelektrische Rallycross-WM sind 14 Autos eingeschrieben, darunter ein nagelneuer, 680 PS starker Lancia Integrale

GCK

drei Jahren gleich zwei Titelkämpfe vorzuweisen, die exakt punktgleich enden. Und die Rallye-WM? Der Fahrertitel bis zum Ende umkämpft, mit Ogier und Evans zwei Fahrer aus dem gleichen Team, Stallorder bei Toyota ausdrücklich verboten. Dass es so was noch gibt.

Wir haben drei Hersteller, die gerade für weitere drei Jahre unterschrieben haben. Wir hatten mit den WRC ein Reglement, das 25 Jahre lang die Türen für jeden offen hielt, der in die WM einsteigen wollte, egal wie hoffnungslos seine Serienprodukte waren. Wir hatten eine nie gekannte Chancengleichheit, und die Rallye-WM bot als globale Serie großartige Action und – nehmen wir mal die rein deutsche Brille ab – ein hohes und stabiles Zuschauerinteresse. Warum jetzt das Risiko mit einer neuen, bisher nicht zuverlässigen und komplizierten Technik, wo es doch immer heißt: Never change a winning Team! Die ganze Sache hat nur einen Schönheitsfehler. Wir stehen auf zu dünnem Eis, als dass wir darauf hüpfen sollten. Wer sich dem Wandel verweigert, muss sich unter den Teamchefs nur mal umhören. Egal wie sehr ein Andrea Adamo über die neue Technik mault, ebenso deutlich sagt er: „Ohne den Wechsel zu Hybrid wäre Hyundai schon nicht mehr dabei."

Kurioserweise tut sich die Rallycross-Gemeinde trotz des noch tiefgreifenderen Wandels gar nicht so schwer. „Das ist die Zukunft", sagt Tommy Kristoffersson, Vater des Weltmeisters und künftiger Chef eines Teams mit Elektroautos. Die Rallycrosser haben anders als die Hersteller der Rallye-WM keine Wahl. Für die Kristofferssons, Hansens und Erikssons ist dieser Sport ihr Leben, es gibt keine andere Bühne, auf die sie wollen oder passen. Die Hersteller, die den Sport vor einigen Jahren kaperten, um ihn zur großen E-Auto-Leistungsschau umzubauen, verschwanden so schnell, wie sie gekommen waren. Die Teams, die dem Sport in guten wie in schlechten Zeiten immer die Stange hielten, tun sich aber immer schwerer, ihn zu finanzieren. Viele Hersteller verkaufen noch zu 80 Prozent Verbrenner, gleichzeitig stecken sie aber 80 Prozent des Marketing-Budgets in Elektromobilität. Der für ein Einsteigerauto eigentlich zu teure Opel Corsa e im deutschen Rallyesport hat gezeigt: Für das E-Auto für 60 Riesen findest du leichter einen Sponsor als für einen halb so teuren Verbrenner.



Die neuen Rally1-Autos mit Hybridantrieb werden auf glattem Geläuf vor Kraft kaum laufen können

HYUNDAI

Zu große Angriffsfläche

Der Rallyesport hat anders als die Rundstrecke, wo sich mit dem Gebrauch synthetischen Sprits die Angriffsfläche erheblich verringern lässt, ein noch größeres Problem: Er bewegt sich in freier Wildbahn. Es wird zunehmend schwerer, Genehmigungen für Prüfungen zu bekommen, nicht nur in Deutschland, auch in der Rallye-Hochburg Frankreich. Über den Versuch, einen deutschen WM-Lauf in einer Metropole wie Köln starten zu lassen, würde der ADAC heute gar nicht mehr nachdenken. Natürlich gibt es noch Reservate und Bastionen, wo Politik und Bevölkerung dem Sport unbeirrt die Stange halten wie bei der Rallye Ypern. Die Rebellen in Lohéac mögen ein paar Wochen lang Schulterklopfer ernten, weil sie der Rallycross-Elektro-WM für 2022 den Stinkefinger gezeigt haben, aber wie lange dürfen sie in ihrem gallischen Dorf in der Bretagne noch ungestört Brumm, Brumm machen? Soll sich die Driftbewegung wirklich in solche Reservate zurückziehen? Wir wissen, wie die Geschichte bei den Indianern ausgegangen ist.

Wir können über fehlenden oder synthetischen Sound jammern, wir können verkürzte Distanzen als Mickey-Mouse-Veranstaltungen geißeln und wir können neue Events wie Stadtkurse als Firlefanz abtun, nur: Was gewinnen wir damit? Wir können wie Citroën-Kundensportchef Didier Clément wettern, dass der Sport mit der miesesten CO_2-Bilanz in Frankreich der Radsport ist, nur was bringt's? Die Tour de France wird so schnell niemand einbremsen, die französische Rallyemeisterschaft schon eher.

Bevor wir an Silvester den Untergang des Abendlandes beweinen, sollten wir die Chance sehen, dass das elektrische Licht möglicherweise das am Ende des Tunnels ist. Wir wissen nicht, ob die Elektrifizierung dem Rallycross schadet, aber wie sicher sind wir, dass der Schaden nicht viel größer und unabwendbarer ist, wenn wir an der vermeintlich guten alten Zeit festhalten? Vielleicht wird der mutige Schritt der Rallycrosser eines Tages als Türöffner in die Geschichte eingehen. Wo können Hersteller besser verkaufen, dass E-Mobilität auch sexy sein kann?

Im Rallyesport mit seinen langen Distanzen wird der Verbrenner der Batterie wie im richtigen Leben noch lange zur Seite stehen. Die 2022er-Autos sind mit ihrem zurückgerüsteten ALS-System eher lauter als bisher. Aber wenn von den aktuellen drei Herstellern auch nur einer die Lust verliert, rutscht die WM in eine ernste Krise. Die Rally2-Hersteller sperren sich aus Kostengründen noch gegen eine geplante Hybrideinführung, schließlich verkaufen sie ihre Skoda Fabias und Citroën C3 noch immer wie geschnitten Brot. Aber wie lange noch? Die Teil-Elektrifizierung bietet die Chance, dass sich nach dem Einstieg von Toyota vor fünf Jahren endlich wieder mal ein neuer Hersteller findet.

Wir haben die Wahl, ob wir als Aktive, als Fans und als Medien einen Weg mitgehen, der unserem geliebten Sport eine längerfristige Zukunft sichern kann, oder ob wir uns bei Jubiläen oder Jahrestreffen im Museum in alten Geschichten suhlen. Wenn wir nach Saisonschluss mal einen Moment aus unseren Benzinköpfen heraustreten, könnten wir die Zeit nutzen, um zu fragen: Was ist die Alternative? ■

RETURN TO SENDER

Hybrid und Elektroantrieb

Aufbruch in die Zukunft oder Anfang vom Ende? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Die Überflieger

Nach 25 Jahren endet die Ära der World Rally Cars – keine Fahrzeugkategorie war länger am Start. Aber nicht nur deshalb führen acht WRCs die Liste der erfolgreichsten Rallyeautos in der Königsklasse an.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit 1973 kämpfen erst die Hersteller und ab 1979 auch die Fahrer in einer Königsklasse um die Weltmeisterschaftskronen – mit den unterschiedlichsten Fahrzeugen. Der erste WM-Sieg wurde in einem Alpine-Renault A 110 eingefahren, der vorerst letzte in einem Toyota Yaris WRC. Zwischen diesen beiden Erfolgen liegen 48 Jahre und unterschiedliche Reglements. Nach den Gruppe-2- und -4-Autos folgte erst die wilde Gruppe-B-Zeit und kurz darauf ein Jahrzehnt mit deutlich seriennäheren Gruppe-A-Boliden.

Je moderner, je zuverlässiger

Um siegfähig zu sein, mussten die Hersteller öfter das Basismodell wechseln. Deshalb schaffte es weder ein Lancia Delta mit seinen zig Homologations-Varianten noch ein Mitsubishi Lancer in die Top 10 der erfolgreichsten Automodelle. Ähnliches gilt für die Toyota Celica oder die verschiedenen Modelle des frühen Ford Escort. Würde es nach den erfolgreichsten Marken gehen, wären alle drei Hersteller dabei: Mitsubishi mit insgesamt 34 Siegen auf Rang 8, Subaru (47) auf Platz 6 und Lancia mit 73 Erfolgen als Dritter hinter Ford (91), die allein in der WRC-Ära mit Escort, Focus und Fiesta mehrere Modelle ins Rennen schickten. Citroën ist mit gleich drei WRC-Modellen in den Top 10 und mit insgesamt 102 WM-Siegen auch die erfolgreichste Marke.



1.

Volkswagen Polo R WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ
WM-Siege insgesamt: 43
1. Sieg: Schweden 2013
Letzter Sieg: Australien 2016

TECHNIK
Allrad, ohne Mitteldifferenzial, 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo, ca. 320 PS, Mindestgewicht: 1200 kg

Bevor Volkswagen im Mai 2011 sein neues WM-Engagement ankündigte und nach zwei Jahren Entwicklung den Polo R WRC präsentierte, feierten Eriksson/Diekmann im VW Golf GTI bei der Rallye Elfenbeinküste 1997 den ersten Sieg für die Wolfsburger. Weniger erfolgreich waren die Werksauftritte mit dem Golf G60 Rallye 1990/91.

Der Polo R WRC entstand nach dem ab 2013 leicht modifiziertem WRC-Reglement, das weiter auf 1,6-Liter-Triebwerke und einen starren Antriebsstrang ohne Mitteldifferenzial setzte. Der von François-Xavier Demaison entworfene VW beruhte bis zum Rückzug Ende 2016 auf dem gleichen Basismodell und wurde Ende 2014 stark überarbeitet.

Niedrigerer Schwerpunkt, stärkerer Motor, neues Fahrwerk und die wieder erlaubte Schaltwippe waren die Zutaten, mit denen die drei Werksfahrer Andreas Mikkelsen (3 Siege), Jari-Matti Latvala (9) und allen voran Sébastien Ogier (31) vier Jahre in Folge alle WM-Titel abräumten. Ende 2016 stieg VW aus der Rallye-WM aus und wechselte in die Rallycross-WM.



2. Citroën C4 WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ
WM-Siege insgesamt: 36
1. Sieg: Monte Carlo 2007
Letzter Sieg: Großbritannien 2010

TECHNIK
Allrad, aktives Mitteldifferenzial,
Zweiliter-Vierzylinder-Turbo,
ca. 340 PS,
Mindestgewicht: 1230 kg

Als die FIA 2007 die erlaubte Zahl der Motoren, Getriebe oder Differenziale sowie die Hilfselektronik für die Fahrer reduzierte, ließ Citroën Sport dem bis dahin erfolgreichen Xsara WRC den C4 WRC folgen. Passend zu knapp über 4,20 Metern Länge wuchs seine Breite gemäß Reglement um 30 auf 1800 Millimeter, was die Fahrstabilität nochmals erhöhte. Das zweite Kind der Allrad-Werkswagen mit dem Doppelwinkel im Logo war nicht nur das erfolgreichste der französischen Autobauer, sondern auch das absolute Lieblingsauto von Superstar Sébastien Loeb, obwohl der Elsässer anfangs mit dem etwas trägeren Auto fremdelte. Loeb trug nicht nur 34 der 36 WM-Siege zur Statistik des C4 WRC bei, sondern stand darüber hinaus 46-mal bei 56 WM-Starts auf dem Podium. Am wohlsten fühlte sich der Rekord-Weltmeister in Chassis Nummer 20, mit dem er 20 Rallyes gewann, darunter die letzte in Wales 2010. Die beiden anderen WM-Laufsiege des C4 WRC feierte Citroën-Junior Sébastien Ogier in Portugal und Japan im selben Jahr.



3. Citroën Xsara WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ
WM-Siege insgesamt: 32
1. Sieg: Korsika 2001
Letzter Sieg: Zypern 2006

TECHNIK
Allrad, aktives Mitteldifferenzial,
Zweiliter-Vierzylinder-Turbo,
ca. 320 PS,
Mindestgewicht: 1230 kg

Nach zwei Gesamtsiegen des frontgetriebenen Xsara Kit Car bei den Asphaltläufen in Spanien und auf Korsika 1999 mit Philipp Bugalski am Steuer, stellte die Werks-Equipe von Citroën die Weichen zur Entwicklung eines World Rally Cars.

Von seinem agilen Vorgänger übernahm der Xsara WRC neben dem Chassis unter anderem auch die Vorderachsgeometrie. Dagegen musste der Stahlblock des Saugers zur Gewichtsoptimierung einem Aluminiumblock weichen.

Den Debütsieg für den nun als Turbo-Allradler daherkommenden Xsara WRC feierte Jesús Puras auf Korsika 2001. Den zu Saisonbeginn 2002 bei der Rallye Monte Carlo wegen einer Zeitstrafe für einen unerlaubten Reifenwechsel noch verpassten ersten WM-Sieg holte Jungstar Sébastien Loeb in Deutschland nach – und legte mit 27 weiteren WM-Siegen im Xsara WRC und den Fahrer-WM-Titeln 2004 und 2005 eindrucksvoll nach. Drei weitere WM-Erfolge im flotten Zweitürer holten Carlos Sainz (Türkei 2003 und Argentinien 2004) sowie François Duval (Australien 2005).

4.



Ford Focus WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 28
1. Sieg: Monte Carlo 2006, letzter Sieg: Finnland 2010
TECHNIK: Allrad, aktives Mitteldifferenzial, Zweiliter-Vierzylinder-Turbo, ca. 325 PS, Mindestgewicht: 1230 kg

1999 brachte Ford-Werkspartner M-Sport als Nachfolger des Escort WRC den Focus WRC an den Start und feierte mit Colin McRae und Carlos Sainz elf WM-Erfolge. Nach dem Wechsel auf die Amerika-Variante 2003 war Markko Märtin mit dem von M-Sport-Technikchef Christian Loriaux designten und mit neuer Fahrwerksgeometrie und größeren Spoilern daherkommenden Focus fünfmal obenauf.

Doch erst der Nachfolger Focus II brachte es in die Top 10 der erfolgreichsten Rallyeautos. Mit jeweils acht WM-Siegen 2006 und 2007 durch Marcus Grönholm (insgesamt 12) und Mikko Hirvonen (4) schnappte M-Sport-Ford Citroën den Marken-Titel weg, nur in der Fahrer-WM gab es an Loeb kein Vorbeikommen. 2008 und 2009 konnte Hirvonen noch acht und Jari-Matti Latvala noch vier weitere WM-Rallyes mit dem Focus WRC gewinnen, bevor M-Sport auf den Fiesta mit 1,6-Liter-Turbomotor umstellte.

5.



Citroën DS3 WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 26
1. Sieg: Mexiko 2011, letzter Sieg: Finnland 2016
TECHNIK: Allrad ohne Mitteldifferenzial, 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo, ca. 315 PS, Mindestgewicht: 1200 kg

Die Bürde, an die Erfolge des Xsara WRC und C4 WRC anzuknüpfen, war für die Weltmeister-Riege von Citroën extrem hoch, verriet der damalige Cheftechniker und heutige FIA-Technikdirektor Xavier Mestelan-Pinon. Vor allem, weil World Rally Cars ab 2011 auf dem Super-2000-Reglement basierten und mit starrem Antriebsstrang sowie einem auf 1,6 Liter Hubraum reduzierten Vierzylinder-Turbomotor auskommen mussten. Nach zwei überragenden Jahren 2011 und 2012 mit 14 Siegen von Sébastien Loeb, fünf von Sébastien Ogier (2011) und einem durch Mikko Hirvonen wurde die Luft für die erfolgsverwöhnte Equipe durch den Abgang von Ogier und das Tourenwagen-Programm für Loeb dünn. 2013 steuerte der Rekord-Champion noch zwei, Dani Sordo einen und 2015 und 2016 Kris Meeke weitere drei Siege zu den insgesamt 26 WM-Erfolgen des DS3 WRC bei.

6.



Toyota Yaris WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 26
1. Sieg: Schweden 2017, letzter Sieg: Monza 2021
TECHNIK: Allrad, aktives Mitteldifferenzial, 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo, ca. 400 PS, Mindestgewicht: 1190 kg

Der Toyota Yaris WRC ist das einzige noch aktive Rallyeauto in diesem Ranking. Für den bei Tommi Mäkinen Racing in Finnland mit allen Konzern-Ressourcen entstandenen Japaner zeichnete der von M-Sport zu Toyota gewechselten Tom Fowler verantwortlich.

Nachdem Fowler und sein Team gleich zu Saisonbeginn 2017 die hinteren Dämpfer-Aufnahmen sowie Ventile nachbessern mussten, verlangten die FIA-Regelhüter nach Intervention von Citroën Mitte 2019 größere Änderungen am Heckflügel.

Sechs Fahrer, von Jari-Matti Latvala (2 Siege), Esapekka Lappi (1), Ott Tänak (10), Elfyn Evans (4), Sébastien Ogier (7) bis Kalle Rovanperä (2), gewannen insgesamt 26 WM-Läufe sowie in den vergangenen fünf Jahren mindestens einen WM-Titel. Neben der Hersteller-Krone (2018 und 2021) holte Toyota mit Tänak (2019) und Ogier (2020 und 2021) dreimal in Folge den Fahrer-Titel.

7.



Peugeot 206 WRC

ROESELER

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 28
1. Sieg: Schweden 2000, letzter Sieg: Spanien 2003
TECHNIK: Allrad, aktives Mitteldifferenzial, Zweiliter-Vierzylinder-Turbo, ca. 315 PS, Mindestgewicht: 1230 kg

Der Peugeot 206 WRC debütierte sechs Läufe nach dem Ford Focus WRC 1999 auf Korsika. Doch während M-Sports Neukonstruktion schon beim dritten Auftritt siegte, schafften die Franzosen im Premierenjahr nur eine Podiumsplatzierung. Schlimmer noch: Beim Saisonauftakt in Monte Carlo 2000 ließen sich alle drei Werkswagen nach einer kalten Nacht nicht zur zweiten Tagesetappe starten.

Vom Debüt bis zum ersten Sieg in Schweden dauerte es neun Monate und acht WM-Läufe. Doch nun war der Bann gebrochen. In den folgenden drei Jahren dominierte der kurze und agile Peugeot durch Marcus Grönholm (15 Siege), Gilles Panizzi (7), Harri Rovanperä (1) und Didier Auriol (1), gewann dreimal in Folge den Marken-Titel und Grönholm 2000 und 2002 den Fahrer-Titel.

Der 2004 vorgestellte 307 WRC floppte und Peugeot stieg nach nur drei Siegen Ende 2005 aus der Topliga aus.

8.



MCKLEIN

Subaru Impreza WRC

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 20
1. Sieg: Monte Carlo 1999, letzter Sieg: Großbritannien 2000
TECHNIK: Allrad, aktives Mitteldifferenzial, Zweiliter-Vierzylinder-Turbo, ca. 300 PS, Mindestgewicht: 1230 kg

1997 führte die FIA die World Rally Cars ein und erlaubte den Konstrukteuren beim Design des Fahrwerks und der Aerodynamik, dem Antrieb und den Motormodifikationen größere Spielräume. Subaru war mit dem auf den viertürigen Impreza 555 folgenden zweitürigen Subaru Impreza WRC Vorreiter. Anders als der hastig gebaute Ford Escort WRC unterschied sich der Impreza WRC deutlich von der Gruppe-A-Version und hatte als erstes Rallyeauto eine Schaltwippe am Lenkrad. Die Japaner nutzten als einziger Hersteller einen Boxermotor. Die Werksfahrer Colin McRae (8 Siege), Richard Burns (7), Kenneth Eriksson (2) Juha Kankkunen (2) und Piero Liatti (1) feierten zusammen zwar 20 Siege, mehr als ein Hersteller-Titel im Debütjahr sprang aber nicht raus. Der Impreza WRC, mit dem Burns 2001 und Petter Solberg 2003 den Fahrer-Titel feierten, beruhte auf einem neuen Basismodell.

9.



MCKLEIN

Fiat 131 Abarth

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 18
1. Sieg: Finnland 1976, letzter Sieg: Portugal 1981
TECHNIK: Heckantrieb, Zweiliter-Vierzylinder-Sauger, ca. 240 PS, Gewicht: 1000 kg

Trotz des nach wie vor überlegenen Stratos ließ der Fiat-Konzern aus Marketinggründen 1976 den 131 Abarth vom Stapel. Beim WM-Debüt in Marokko musste sich Markku Alén noch mit Platz 12 begnügen, beim folgenden Start in Finnland holte er den ersten von 18 Siegen. 1977 gewannen mit Alén, Fulvio Bacchelli, Timo Salonen, Jean-Claude Andruet und Bernard Darniche fünf Fahrer mit dem kantigen Italiener. 1978 kam Walter Röhrl zu Fiat. Der Bayer feierte insgesamt sechs Siege und holte 1980 die Fahrer-Krone. Alén verteilte seine sieben WM-Erfolge im 131 Abarth von 1976 bis 1981 auf alle sechs Jahre, in denen das Auto offiziell eingesetzt wurde, und hatte großen Anteil an den beiden Marken-Titeln 1977 und 1978. Als Audi mit dem Quattro den Rallyesport revolutionierte, hatte sich Fiat schon zurückgezogen. In Turin arbeitete man seit 1981 schon am Lancia-Projekt 037.

10.



MCKLEIN

Lancia Stratos HF

ERFOLGSBILANZ: WM-Siege insgesamt: 17
1. Sieg: San Remo 1974, letzter Sieg: Korsika 1981
TECHNIK: Heckantrieb, 2,4-Liter-V6, ca. 280 PS, Gewicht: 960 kg

Der 1971 vorgestellte Lancia Stratos HF war das erste speziell für den Rallyesport entwickelte Fahrzeug. Die 400 für die Gruppe-4-Homologation benötigten Modelle baute Bertone. Der zunächst eingesetzte 190 PS starke V6 des Ferrari Dino wurde ab 1974 mit einem Vierventil-Kopf auf 280 PS gebracht und zur Messlatte in der bis 1979 nur für Marken ausgeschriebenen Rallye-WM.

Drei Marken-WM-Titel in Folge (1974 bis 1976) und insgesamt 17 WM-Siege stehen auf der Habenseite des Kultautos. Sandro Munari gewann im Lancia Stratos HF sieben WM-Läufe, Bernard Darniche vier, Björn Waldegard drei und Jean-Claude Andruet, Markku Alén sowie Antonio Fassina je einen.

1982 debütierte in Finnland mit dem Lancia 037 erneut ein als Mittelmotor-Sportwagen konzipierter Nachfolger, mit dem Alén und Röhrl 1983 gegen die Macht der Quattros den letzten Marken-Titel ohne Allrad holten.

2022 BEGINNT EINE NEUE ÄRA

DIE NEUE RALLY1-KATEGORIE KOMMT MIT HYBRID-ANRTRIEB

Die WM-Saison ist zu Ende, und schon fallen die Hüllen. Seit vergangener Woche testen Ford, Toyota und Hyundai ihre kaum noch getarnten Rally1-Autos. Die Hybrid-Boliden werden auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmenchassis aufbauen und ihre spektakuläre Optik, abgesehen von der Reduzierung kleiner Flaps, beibehalten. Unter dem Karbonkleid setzt man vermehrt auf die einfachere Rally2-Technik – angefangen von einem starren Durchtrieb zwischen der Vorder- und Hinterachse statt elektronischem Mitteldifferenzial, einem sequenziellen Fünfgang-Getriebe statt sechs Fahrstufen mit Schaltwippe sowie geringeren Federwegen und aus Kostengründen standardisierten Aufhängungen. Mindestens ebenso wichtig: Künftig werden die gut 400 PS starken und mit komplett fossilfreiem Sprit betriebenen 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbomotoren zeitweilig von einer 136 PS liefernden Elektro-Einheit unterstützt.



HYUNDAI

Vorweihnachtliche Überraschung: Seit einigen Tagen bereitet sich Hyundai mit einem ungetarnten i20 Rally auf die Rallye Monte Carlo vor



Knapp 30 Testtage und 8000 Testkilometer hat der Audi RS Q e-tron bisher absolviert

AUDI

Sand unter



AUDI

Da schau her: Projektmanager Brunninger zeigt MSa-Autor Kuhn Details

In nur vier Wochen beginnt die Rallye Dakar. Bei Audi wird mit Hochdruck am RS Q e-tron gearbeitet – bis zur letzten Minute. Schon jetzt ist klar: Die Ingolstädter reisen ohne einen einzigen Wettbewerbsritt zum Wüstenmarathon.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Surfers Paradise, die Wüste ist für die Ingolstädter Werkssportler echtes Neuland. Mehr noch als der feine Sand, die hohen Dünen oder groben Schotterpisten sind die Audi-Ingenieure durch die Komplexität ihres Einsatzgerätes gefordert. Will man mit dem RS Q e-tron einmal mehr eine neue Ära einläuten. Die Krux: Der Hightech-Bolide für die ultimative Marathonfahrt entstand in Rekordzeit.

Vom grünen Licht über die Konzeption, Entwicklung und Testphase bis zum ersten Dakar-Auftritt werden nur 15 Monate vergangen sein. Reichlich wenig, gerade für so ein komplexes Fahrzeug. Die beiden Achsen unter dem Karbonkleid des futuristischen, rund zwei Tonnen schweren Allradboliden werden jeweils von einer eigenen Elektroantriebseinheit, im Fachjargon „Motor-Generator-Unit" (MGU), angetrieben. Die maximale Systemleistung des E-Antriebs liegt zwar bei 500 kW, bei der Rallye Dakar dürfen die Audianer laut Reglement aber maximal 288 kW abrufen, um in der neu geschaffenen Topklasse T1+ Chancengleichheit mit der von V6-Turbo- oder V8-Saugmotoren befeuerten Konkurrenz zu schaffen.

Komplexer Technik-Mix

Um für die Elektromotoren des innovativen Wüstenrenners genügend Energie bereitzustellen, hat der Audi einen Zweiliter-Vierzylinder-TFSI-Motor an Bord. Dem knapp 100 Kilo schweren DTM-Aggregat stehen maximal 300 Liter Sprit zur Verfügung, um über eine baugleiche dritte (aus der Formel E übernommene) MGU die 375 Kilo schwere Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von rund 50 Kilowattstunden während der Fahrt aufzuladen.

Dieser komplexe Technik-Mix ist für die Konstrukteure eine riesige Herausforderung, wie sich

Elektro-Antrieb
Pro Achse eine Motoren-Generator-Einheit (Audi MGU 05) aus der Formel E, Allradantrieb

Getriebe
Pro Achse ein Eingang-Renngetriebe plus Sperrdifferenzial, virtuelles Mitteldifferenzial mit variabler Drehmomentverteilung

Brems-Rekuperation
Elektronisch geregelte Energierückgewinnung, „Brake-by-Wire"

Range Extender
Turbomotor aus der DTM, gekoppelt mit einer weiteren MGU/Generator zum Laden der Batterie

Batterie
Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie, 13 Module à 266 Rundzellen, Laden über den Range Extender

DIE TECHNIK DES AUDI RS Q E-TRON

Chassis: Stahl-Gitterrohrrahmen mit Karbon-Strukturanbauteilen
Antrieb: Allradantrieb mit elektrisch angetriebenen Achsen
Elektromotoren: drei Audi MGU (Formel E 2021), je einer pro Achse sowie einer zum Batterieladen
Systemleistung: 288 kW (390 PS)
Batterie: 13 Module mit je 266 Lithium-Ionen-Rundzellen, 800 Volt, Kapazität 50 kWh
Range Extender: 2-Liter-VierzylinderTurbo-Motor (DTM 2019/2020) mit eigenem 300-Liter-Tank, Leistung: maximal 220 kW
Radstand: 3080 mm
Länge/Breite/Höhe: L: 4500/B: 2300/H: 1950 mm
Mindestgewicht: 2000 kg ohne Fahrer/Beifahrer
0–100 km/h: ca. 4,5 s
Höchstgeschwindigkeit: max. 170 km/h (reglementiert)



Jeden Testtag neue Software: Bei den Tests in Marokko und Spanien arbeiteten die Elektronik-Spezialisten von Audi Motorsport in einem eigenen Zelt

beim Besuch bei Audi Motorsport in Neuburg zeigte. Auf den ersten Blick ist klar: Im Motorsport geht es um das Management von Temperaturen, ob bei den Reifen, der Kraftübertragung oder den Antriebsquellen. So sind nicht nur im vorderen Delta des Gitterrohrrahmens, sondern auch im Fahrzeugheck mehr oder weniger raumgreifende Kühler für sechs verschiedene Kühlkreisläufe platziert. Neben dem klassischen Hochtemperatursystem für den DTM-Motor arbeiten auch die getrennten Niedertemperatur-Kreisläufe, zum Beispiel für den Ladeluftkühler, das Getriebe und die Lenkung, sowie jener für die drei Elektromotoren mit Wasser. Das Niedertemperatur-Kühlsystem für die Hochvoltbatterie nutzt die Kühlflüssigkeit Novec, sodass die Klimaanlage für ihr separates Kühlmittel nochmals einen eigenen Kreislauf benötigt.

Ohne Proberitt zur Dakar

Noch anspruchsvoller für die Audi-Ingenieure ist bei der kurzen Entwicklungszeit des elektrifizierten Offroaders das reibungslose Zusammenspiel aller Systeme. So arbeitete bei den Testfahrten in Spanien und Marokko eine ganze Armada von Software-Spezialisten daran, die Steuerprogramme upzudaten. Das gilt nicht nur für die Antriebseinheit, das elektronisch geregelte Energie-Rückgewinnungssystem (Rekuperation) an den Bremsen oder das virtuelle Mitteldifferenzial. „Selbst der Scheibenwischermotor hat eine eigene Software“, weiß der leitende Test- und Fahrzeug-Ingenieur Arnau Niubó Bosch.

Über 8000 Testkilometer an knapp 30 Testtagen haben die drei Werksfahrer Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Mattias Ekström abgespult. Bei der zweiten Testsession Anfang November in Marokko wurden letzte Schwachstellen ausgemacht und die finale Spezifikation aller Teile für die drei Einsatzwagen, aber auch für den bei der zweiwöchigen Wüstentour unabdingbaren Ersatzteilbestand festgelegt. Nach einem finalen Roll-out Anfang Dezember in Südeuropa geht es per Flieger nach Saudi-Arabien. Für einen Proberitt bleibt keine Zeit. „In so kurzer Zeit ein so komplexes Auto für die Rallye Dakar zu entwickeln, ist einfach unglaublich“, sagt Sven Quandt, als Teamchef von Q Motorsport für den Einsatz verantwortlich. „Kommen wir beim Debüt ins Ziel, haben wir schon gewonnen.“ ■

„Wir wussten um den ambitionierten Zeitplan“

Benedikt Brunninger ist bei Audi Motorsport für das Projektmanagement des RallyRaid-Programms verantwortlich. Im Kurzinterview spricht der 36-jährige Ingenieur über die letzten Wochen und Aufgaben vor der Rallye Dakar.



Von: **Reiner Kuhn**

Im Sommer wollten Sie noch die ein oder andere Testrallye bestreiten. Warum haben Sie sich nun dagegen entschieden?

So toll und spannend dieses neue Projekt für uns ist, alle Beteiligten wussten von Anfang an um den ambitionierten Zeitplan. Natürlich hätten wir vor dem Dakar-Debüt gerne einen Testlauf unter Wettbewerbsbedingungen absolviert, aber am Ende war es wichtiger, alle Energie in die Entwicklung und optimale Vorbereitung der drei RS Q e-tron zu stecken. Dass sich beim Testen noch einige größere und kleinere Änderungen ergeben, die wir umsetzen wollten, gehört dazu.

Hätten Sie Beispiele?

Das reichte von einer anderen Lösung bei der Getriebeölkühlung, die nun wie gewünscht funktioniert, bis zu einer Unregelmäßigkeit am Inverter, die wir bis zum Rallyestart bei allen Bauteilen beheben werden. Mindestens ebenso wichtig: Bei den Tests haben unsere Spezialisten vor Ort alle Informationen und gesammelten Daten analysiert und von Tag zu Tag neue Software-Updates aufgespielt.

Konnten Sie bei all der Entwicklungsarbeit auch komplette Dakar-Etappen simulieren?

Der Fokus lag auf Tests von Einzelkomponenten und dem Zusammenspiel der Systeme. Im November haben wir in Marokko dabei mehr als einmal eine komplette Dakar-Etappe absolviert.

Wie sieht der weitere Zeitplan bis zur Rallye Dakar aus?

Nach einem Roll-out in Neuburg ist für Anfang Dezember noch ein kurzer Abschlusstest in Südeuropa geplant. Kurz darauf gehen die drei Einsatzfahrzeuge per Luftfracht nach Riad. Am 28. und 29. Dezember steht ein kurzer Shakedown an, bevor es zur technischen Abnahme geht und die Rallye Dakar beginnt.

Was wäre für Sie beim Dakar-Debüt ein Erfolg, was eine Enttäuschung?

Natürlich wäre der größte denkbare Erfolg ein Sieg – doch das ist ein mittelfristiges Ziel. Für das Debüt müssen wir realistisch bleiben und würden uns sehr freuen, wenn alle drei Autos ihre erste Rallye Dakar meistern und ins Ziel kommen. Entsprechend enttäuscht wären wir, wenn alle vorzeitig ausschieden. ■

DIE KONKURRENTEN

Audi tritt in der neuen Topklasse T1+ an. Dort trifft man auf drei Wettbewerber mit weiterentwickelten Allradboliden. Als Favorit gilt neben dem von Prodrive entwickelten BRX Hunter der werksunterstützte Toyota Hilux, beide mit 390 PS starkem 3,5-Liter-Turbomotor. Ex-Junior-Weltmeister Martin Prokop ist mit einem in Eigenregie aufgebauten, 370 PS starken Ford F 150 (5-Liter-V8-Sauger) dabei.



BRX Hunter mit Loeb, Roma und Terranova



Toyota Hilux mit Al-Attiyah, De Villiers und Co



Einzelstück: Der Ford F 150 von Ex-WM-Pilot Prokop

„Wir starten nicht vor Juli“

Der neue Rallycross-Promoter Arne Dirks über ein schweres Jahr 2021, Chancen und Tücken der Elektrifizierung, Schnee an der Nürburg und vielleicht Frühling am Estering.

Von: **Markus Stier**



WRX

!

Arne Dirks

Geburtstag: 15.08.1977
Geburtsort: Bremen (D)

1998–2004 BWL-Studium in Bremen und Oxford
2004–2005 Berater beim VFL Bochum
2005–2015 Leiter Marketing/ Kaufm. Leiter bei Eisbären Bremerhaven
2015–2019 Geschäftsführer Deutscher Volleyball-Verband
2019–2020 Geschäftsführer Brose Bamberg
2021 Executive Director Rallycross Promoter

Hobbys:
Viel Sport, Reisen und auch gerne mal ein gutes Glas Wein

Sie kommen ja eigentlich aus dem Ballsport. Was war für einen Rallycross-Novizen am schwersten zu begreifen?
Der Sport an sich ist ja gar nicht so schwer zu verstehen. Aber das Punktesystem ist kompliziert. Es gibt Qualifikationsrennen, wo es aber nicht um Platzierungen geht, sondern nur um die Zeit. Dann sind da die Halbfinals, wo es nur um die Platzierung geht. Beim Auftakt in Barcelona saß ich erst mal ein bisschen ratlos auf der Tribüne. Wenn wir als Sport wachsen wollen, müssen wir ihn einfacher und verständlicher machen.

Solche Änderungen stoßen bei den Teams selten auf Begeisterung …
Wir haben seit einiger Zeit jede Woche ein einstündiges Meeting mit den Teamchefs. Da wird auch ganz offen diskutiert. Wir wollen als Promoter nicht eine Richtung diktieren, sondern alle Beteiligten mitnehmen.

Weitere Änderungswünsche?
Die Positionen entscheiden sich weitgehend über den Start und die Joker-Lap. Wir bräuchten mehr Überholmöglichkeiten, das wollen schließlich alle sehen.

Wie gefiel es Ihnen am Nürburgring im Schnee?
Mit dem Nürburgring haben wir eine super Zusammenarbeit. Natürlich war es nicht unser ursprüngliches Ziel, hier im November zu fahren, aber wir haben gemeinsam das Beste daraus gemacht, und die Bilder waren wirklich gut. Ein reiner Event auf Eis und Schnee hätte sicherlich seinen Reiz.

Der frühere Promoter IMG setzte immer mehr auf Grand-Prix-Kurse, einige Traditionsrennstrecken fielen aus dem Kalender. Wie sehen Sie das?

> „Wenn wir wachsen wollen, müssen wir den Sport einfacher und verständlicher machen.“
>
> Arne Dirks

Wir brauchen eine Mischung aus modernen Strecken, aber auch ikonische Veranstaltungen, wie in Höljes, Hell oder auch Montalegre.

Portugal ist auch 2022 im Kalender?
Von mir aus sehr gerne. Die haben eine schöne Strecke mit einer tollen Schotter-Passage, und vom Streckenposten bis zum Bürgermeister sind alle voll dabei.

Mancher Fahrer wünschte sich auch am Nürburgring mehr Schotter …
Sehe ich auch so. Und ein Sprung wäre auch ganz schön.

Es sieht so aus, dass Lohéac nicht Teil der WM sein will, auch in Spa soll das Interesse erlahmt sein …
Das mit Spa kann ich so nicht bestätigen. In Lohéac hat man tatsächlich große Vorbehalte gegen die Elektrifizierung. Wir führen aber für 2023 auch Gespräche mit neuen Veranstaltern.

Um den selbst ernannten „Tempel des Rallycross“ zu ersetzen?
Kennen Sie den Circuit de Charade bei Clermont-Ferrand? Ein interessantes Projekt, das zu GCK gehört. Die wollen bis 2025 die ganze Strecke komplett nachhaltig betreiben. Das könnte gut passen.

Nicht nur die hartleibigen Bretonen tun sich schwer …
Über die sozialen Netzwerke kommt durchaus auch Kritik: „Jetzt macht ihr den Sport kaputt.“ Ich mache mir da keine Sorgen. Ich durfte bei den Tests des Elektro-Kits mal drei Runden mit Andreas Mikkelsen drehen. 680 PS, das sind schon Raketen. Aber uns ist auch klar, dass der Sound ein Thema ist. Wir sind im Gespräch mit Partnern, um das zu verbessern. Wir wollen sicher kein künstliches Verbrenner-Geräusch, arbeiten allerdings an einem kräftigen und markanten Elektrosound.

Sonst noch Asse im Ärmel?
In Sachen TV-Produktion haben wir mit RX+ schon sehr viel investiert, und ich denke mit dem Einsatz von Drohnen die Bilder auf ein neues Niveau gehoben. Was die Strecken angeht, könnten wir uns Wasser-Durchfahrten oder überhöhte Kurven vorstellen. Die Elektrifizierung eröffnet uns völlig neue Möglichkeiten, wenn es darum geht, eine Veranstaltung in einem urbanen Umfeld, wie etwa einer Großstadt, durchzuführen.

Warum ist das Feld 2021 am Ende so geschrumpft?
Nach dem Ausstieg von IMG war lange nicht klar: Was wird jetzt? Es gab eine große Unsicherheit, wie es weitergeht, dazu die Pandemie und die schwierige wirtschaftliche Lage. Aber wir haben jetzt das siebte Renn-Wochenende in einer sehr herausfordernden Zeit auf die Beine gestellt. Darauf können wir zusammen mit den Aktiven durchaus stolz sein.

Bleibt es 2022 bei den angekündigten 14 Autos, oder kommt noch jemand dazu?
Bei der kommunizierten Zahl wird es vorerst bleiben, denn die Lieferketten für die benötigten Komponenten lassen zurzeit nicht mehr zu, daher starten wir die Saison auch nicht vor Juli.

Ein deutsches Rallycross-Interview darf natürlich nicht zu Ende sein, bevor das Thema Estering besprochen ist …
Für die Euro-RX-Saison, die früher beginnen kann, ist eine Veranstaltung in Buxtehude eine interessante Möglichkeit. Ich war zwar noch nicht dort, habe aber über die Professionalität des Veranstalters und die tolle Stimmung vor Ort viel Gutes gehört. ■



HOCH ZWEI

Mit der Umstellung auf GT3-Fahrzeuge hat die DTM 2021 viel Gegenwind erfahren, nicht immer zur Freude von Serienboss Gerhard Berger. Im MSa-Interview spricht der Österreicher über das erste GT3-Jahr seiner Rennserie, das kontroverse Finale am Norisring und blickt voraus auf die Saison 2022.

Von: **Michael Bräutigam**

Markenvielfalt, enge Rennen und das Beste aus der Situation gemacht: Die DTM hat sich mit GT3-Autos bekrabbelt

DTM

Was hat Ihnen an der Saison 2021 gefallen und was war aus Ihrer Sicht nicht so gut?
Wenn man bedenkt, unter welchen Voraussetzungen wir gestartet sind, muss man schon sagen: Die Saison hat sich in diesem weiteren Pandemie-Jahr insgesamt sehr gut entwickelt. Wir hatten tolle Teams mit sehr starken und internationalen Weltklasse-Fahrern und unterschiedlichen Top-Marken in der Startaufstellung, die sich extrem harte Rennen geliefert haben. Die Meisterschaft wurde auch erst beim letzten Rennen entschieden – also eigentlich alles nach meinem Geschmack. Nur auf der Zielgeraden sind wir leider ein bisschen vom Weg abgekommen. Die Tatsache, dass der Meistertitel einen ziemlich faden Beigeschmack hatte, hat weder mir noch den Fans gefallen. Aber daran arbeiten wir.

Wie viel Gegenwind und Diskussionen erleben Sie noch aufgrund der Umstellung auf die GT3-Fahrzeuge?
Das hat sich komplett erledigt. Um ehrlich zu sein: Ich habe die Diskussion sowieso nicht so richtig verstanden. Denn die DTM hat im Laufe der Jahre bereits viele technische Reglements gesehen. Ich bin überzeugt, dass das technische Reglement auch nicht in erster Linie das ist, was die DTM ausmacht. Es ist vielmehr die DNA und der Premium-Profi-Ansatz, der über 35 Jahre aufgebaut wurde. Die Fans wollen packende Duelle am absoluten Limit sehen, und das garantieren wir ihnen auch mit dem aktuellen Reglement.

Wie zufrieden waren die – überwiegend neuen – Teams mit der DTM 2021 und was waren die häufigsten Themen?

„Die Fans wollen packende Duelle am Limit sehen“

Wir haben von der Mehrheit sehr positives Feedback erhalten. Klar gab es auch Punkte, die für Gesprächsstoff gesorgt haben, wie zum Beispiel das Thema Boxenstopps oder die Balance of Performance. Insgesamt bin ich aber überzeugt, dass uns die meisten Teams ein gutes Zeugnis ausstellen.

Welches Fazit ziehen Sie zur virtuellen BOP, die Ihr Dienstleister AVL Racing zur Verfügung gestellt hat?
Mit der Umsetzung der Balance of Performance sind wir sehr zufrieden. Unser Partner AVL, der eine absolute Benchmark im Motorsport ist, hat einen wirklich guten Job gemacht. Langfristig wird unser BOP-Ansatz auch ein großer Vorteil sein.

Wie haben sich die weiteren neuen Dienstleister – wie Reifenhersteller, Zeitnahme oder sportlicher Ausrichter – in die DTM eingefügt?
Alle neuen Partner waren durchweg verlässlich und ergebnisorientiert, auch wenn nicht von Anfang an alles perfekt lief oder an der ein oder anderen Stelle Kritik aufkam. Das sind aber Themen, die wir uns jetzt in der Off-Season noch einmal genauer anschauen und gemeinsam in den konstruktiven Austausch gehen. Unser Anspruch ist einfach, immer besser zu werden.

Eine erste Veränderung haben Sie bereits vorgenommen: Es gibt mit Scot Elkins einen neuen Rennleiter in der kommenden Saison. Was war der Hintergrund für den Austausch?
Der Hintergrund ist ganz profan: Niels Wittich hat ein Angebot bekommen und sich entschieden, es anzunehmen. Sein Nachfolger auf der DTM-Plattform wird Scot Elkins. Er ist im internationalen Motorsport hoch angesehen und bringt über 25 Jahre Erfahrung in der Branche mit – unter anderem als stellvertretender Renndirektor bei der Formel 1, 2 und 3 und bei der NRX. Beim AvD, der auch 2022 als Sportorganisator der DTM, DTM Trophy, DTM Classic und der Rahmenrennserien auftritt, führt der Amerikaner ein Team von 15 Experten.

Wie viele Bauchschmerzen hat Ihnen die Stallregie beim Finale bereitet und wie wollen Sie so etwas künftig unterbinden?
Ich habe nach dem Finale richtig schlecht geschlafen, aber dann auch recht unmittelbar entschieden, dass wir das Reglement anpassen müssen. Daran arbeiten wir mit Hochdruck. Das Reglement für 2022 wird also entsprechende Maßnahmen vorsehen, um Eingriffe in den sportlichen Wettbewerb zu vermeiden.

> „Uns ist wichtig, dass Team- und Fahrerqualität auf Top-Niveau sind. Das ist für mich der Schlüssel zur perfekten DTM.“
>
> Gerhard Berger

Wie bewerten Sie als Rennfahrer die Fahrweise von Kelvin van der Linde beim Saisonfinale?
Der Blick zurück macht es nicht besser, daher möchte ich lieber nach vorne schauen: 2022 kann Kelvin van der Linde jedenfalls wieder zeigen, dass er nicht nur einer der besten Fahrer der Welt, sondern auch ein fairer Sportsmann ist.

Wie sieht die mittel- und langfristige technische Zukunft der DTM aus? Und wird die für 2023 geplante DTM Electric irgendwann die DTM beerben oder es nur eine Koexistenz geben?
Das wird sich zeigen. Die DTM Electric ist jedenfalls eine von aktuell fünf Säulen auf der DTM-Plattform und ein Projekt, das unabhängig von der DTM entwickelt wird. Wir arbeiten an einigen vielversprechenden Technologien – von der Hybrid-Technologie mit hocheffizienten Verbrennungsmotoren über synthetische Kraftstoffe oder vollelektrische Fahrzeuge bis hin zu Wasserstoff. Langfristig werden wir sehen, welche Technologien sich im Straßenverkehr und im Rennsport durchsetzen.

2022 wird es gleich zwei historische Rennserien im Rahmen der DTM geben – weil Sie selbst den alten Zeiten nachhängen oder was sind die Beweggründe?
Ich bin bei solchen Entscheidungen sicherlich nicht der Maßstab! Unsere Kunden sind die Fans – und die lieben die DTM Classic, weil die Autos und die Fahrer Legenden sind. Die DTM Classic ist einfach auch ein wichtiger Teil der DTM-DNA. Das DRM-Revival in Spielberg, das dieses Jahr neben dem DTM Classic Cup stattgefunden hat, kam sehr gut an. Daran wollen wir 2022 mit den beiden Rennserien anknüpfen.

Sie fahren den Saisonauftakt 2022 für viele Fans unerreichbar in Portimão, warum dort und nicht näher am deutschen Publikum?
Wir sind eine internationale Rennserie, mit Fans überall auf der Welt. Unser Rennkalender war in den letzten Jahren schon immer zur Hälfte in Deutschland verortet, zur anderen Hälfte im europäischen Ausland. Neben der Wettersicherheit, die Portimão bietet, ist die Formel-1-Strecke mit ihrer besonderen Charakteristik ein echtes Highlight für die Teams und die Fans. Alle deutschen Fans haben dann gleich bei der zweiten Veranstaltung am Lausitzring die Möglichkeit, die DTM wieder live vor Ort zu erleben.

Sie haben in der Vergangenheit geäußert, dass Sie sich die DTM auf der Nordschleife wünschen würden. Wie realistisch ist das auf absehbare Zeit?
Ich weiß, dass ich mit diesem Wunsch auch nicht alleine bin! Aber ich denke, da müssen wir uns alle noch gedulden.

Es war und ist immer wieder von MotoGP-Rentner Valentino Rossi die Rede. Wie wahrscheinlich ist es, dass der „Doktor“ 2022 in der DTM – egal ob als Gast oder dauerhaft – operiert?
In der DTM sind immer wieder große Rennfahrer an den Start gegangen – natürlich wäre auch Valentino Rossi ein echtes Highlight. Er ist ein absoluter Ausnahmesportler und hat im Rennauto bereits mehrfach eine gute Figur gemacht. Ich erinnere nur an seine Formel-1-Testfahrten bei Ferrari. Aber spruchreif ist hier noch gar nichts, zumal er ja gerade erst sein letztes MotoGP-Rennen gefahren ist.

Was sind Ihre Wünsche für die DTM 2022 und wie sähe Ihre perfekte DTM aus?
Für die Saison 2022 gilt: Wir wollen das Erreichte stabilisieren. Mittelfristig setzen wir auf ein moderates Wachstum und werden behutsam an der ein oder anderen Stellschraube drehen. Uns ist wichtig, dass Team- und Fahrerqualität auf absolutem Top-Niveau sind und bleiben. Das ist für mich auch der Schlüssel zur „perfekten DTM“. Aktuell gibt es großes Interesse von verschiedenen Teams und Marken. Über den Einstieg von Porsche freuen wir uns natürlich, auch darüber, dass Lamborghini mit mehr Autos kommt. Es sind auch Anfragen von neuen Teams aus England und Italien eingegangen. Bis zu 22 Autos in der Startaufstellung 2022 wären unser Wunsch, und dafür sieht es aktuell auch ganz gut aus. ■



Gerhard Berger

Geburtstag: 27.08.1959
Geburtsort: Wörgl (A)
Herkunftsland: Österreich


In der DTM geht es eng zu, so wie hier beim Start am Norisring. Doch nicht nur auf der Strecke hakte es 2021 manchmal

HOCH ZWEI

Wo es noch hakt

Die „GT3-DTM" des Jahres 2021 hat ihre Feuertaufe bestanden. Doch es gibt Themen, die über den Winter angeschaut und für 2022 verbessert werden müssen.

Von: **Michael Bräutigam**

Um den größten Aufreger, die Stallregie beim Saisonfinale, kümmern sich Serienchef Gerhard Berger und seine Leute bereits hinter verschlossenen Türen (siehe Interview auf der vorigen Doppelseite), man darf also sehr gespannt sein, welche Lösung man im sportlichen Reglement verankern wird.

Dass dieses „Problem" überhaupt besteht, liegt freilich an dem doch wieder mehr oder weniger starken Hersteller-Engagement, das mit dem Wechsel zum nominellen Kundensport eigentlich vom Tisch hätte sein sollen. Doch vom vollen Werkseinsatz (Ferrari) bis zum praktisch völlig unterstützungsfreien Ansatz (BMW) war die ganze Support-Bandbreite geboten. Bei den Marken, die von mehreren Teams vertreten wurden, hatte man auch sehr unterschiedliche Ansätze. Audi ließ trotz Unterstützung die Teams Abt und Rosberg unabhängig voneinander arbeiten. Mercedes dagegen fügte seine fünf Teams zu einer großen AMG-Familie zusammen, wie man am Norisring unschwer erkennen konnte. „Jeder andere Hersteller hätte in dieser Situation dasselbe getan", ist sich AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl sicher.

Mehr Werks-Engagement

BMW-Sportchef Mike Krack hielt zuletzt im MSa-Interview dagegen: „Andere sehen solche Fragen ausschließlich durch die Markenbrille, und ich will das gar nicht verurteilen. Aber das ist nicht der Weg von BMW."

> „Jeder andere Hersteller hätte in dieser Situation dasselbe getan."
>
> Stefan Wendl, AMG

Ob dieses Thema mit den Regeländerungen, wie auch immer sie aussehen, vom Tisch ist, muss sich erst zeigen. Denn nach langem Hin und Her ist mittlerweile klar, dass AF Corse/Ferrari doch nicht aussteigt. Mercedes bleibt in ähnlicher Stärke vertreten, nachdem alle AMG-Kundenteams der DTM 2021 den Wunsch nach einer Fortsetzung geäußert haben. Audi ist mit Rückkehrer René Rast, Kelvin van der Linde und Nico Müller bestens aufgestellt. BMW wird mit dem neuen M4 GT3 siegen wollen. Und dann kommt auch noch Lamborghini mit vier von GRT eingesetzten Werks-Autos werksseitig dazu.

Ein großes Streitthema waren 2021 auch die Boxenstopps. Beim vorgeschriebenen Pflicht-Reifenwechsel hatten Ferrari und Mercedes konzeptionelle Vorteile und damit schnellere Stopps als der Rest. Das kostete BMW-Pilot Marco Wittmann in Spielberg sogar einen praktisch sicheren Sieg. Auch hier muss man, nachdem man bisher keinen Handlungsbedarf sah, eingreifen, indem man einen Ablauf der Stopps vorschreibt, bei dem niemand benachteiligt wird.

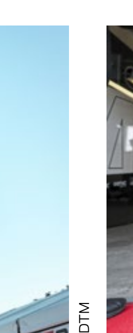
Die Reifen waren auch an sich ein Gesprächsthema, weil sich die mittlere Mischung der Michelin-Pneus oft als zu haltbar erwies. Hier wäre der Gang zu einer weicheren Mischung nicht überraschend, da der „Drop" größer würde. Allerdings hätten dann die Reifenflüsterer unter den Autos, in dem Fall erneut Ferrari und Mercedes, wieder einen kleinen Vorteil, den die Konkurrenz nur schwer kompensieren kann.

Für die Zukunft gerüstet

Ein Mittel wäre die Balance of Performance, die ihre Feuertaufe im Großen und Ganzen bestanden hat. Der Ferrari war überall sehr gut, der BMW dafür teils zu schwach, und bei Audi hatte man öfter den Eindruck, dass nur Kelvin van der Linde mithalten konnte, der R8 per se also auch nicht optimal eingestuft war. Davon abgesehen muss sich AVL Racing nichts vorwerfen lassen. Mit mehr Erfahrungswerten wird sich wohl niemand mehr über die BOP auslassen können.

Der Blick voraus ist also durchaus optimistisch. Die DTM hat erkannt, wo die Probleme sind und wie man sich für die Zukunft aufstellen möchte. Auch in Sachen Nachhaltigkeit geht es voran: E-Fuels sollen wenn möglich schon 2022 eingeführt werden, und die DTM Electric startet zur Saison 2023 – zumindest vorerst aber nur als Rahmenserie.

Bleibt zu hoffen, dass trotz des stärkeren Hersteller-Einflusses Ende 2022 die sportlichen Themen im Vordergrund stehen. ■


DTM

Meister u. a. dank Stallregie: Maximilian Götz


HOCH ZWEI

Michelin zu gut? Die Einheitsreifen sind zu haltbar


HOCH ZWEI

Großangriff: Lamborghini bringt vier Werks-Autos

WTCR

Für jeden was dabei

Die TCR-Klasse ist seit 2015 ein globaler Erfolg. Auch der Weltcup (WTCR) fährt mit den knapp 350 PS starken Fronttrieblern

Während in vielen Motorsportdisziplinen eine gewisse Ordnung herrscht, bietet die Tourenwagen-Szene – positiv ausgedrückt – eine große Vielfalt. Wir schauen, wer wo mit welchen Autos fährt und vor allem, wo es für 2022 Neuerungen gibt.

Von: **Michael Bräutigam**

Waren die späten 90er-Jahre nicht herrlich? Mangels der gerade in einer Zwangspause befindlichen DTM boomten die Supertourenwagen nicht nur weltweit, sondern waren auch hierzulande die Top-Serie. In ganz Europa und teils darüber hinaus fand das Reglement Anwendung, und davon abgesehen gab es eigentlich auch nur noch die seriennähere Gruppe N, welche später zur FIA Superproduction-Klasse umfunktioniert wurde. Eine Ordnung, die so seither bei den Tourenwagen nicht mehr gesehen wurde. Zugegeben: Die Supertourenwagen waren schweineteuer, und auch die folgenden Fahrzeuge nach Super2000-Regularien waren global gesehen nicht ganz unerfolgreich. Doch nach diversen Abspaltungen fand man vor nicht allzu langer Zeit ein ganz wildes Bild vor. Die deutsche STW-Serie gab es nicht mehr und auch keinen entsprechenden Nachfolger (den es mittlerweile wieder gibt – dazu später im Text mehr), stattdessen die DTM mit ihren V8-Prototypen. Auch in der skandinavischen STCC kamen Silhouetten-Autos zum Einsatz, aber mit V6-Mittelmotoren auf Basis der Solution-F-Autos. TTA nannte sich diese zum Glück nur für fünf Jahre angewendete Formel, die ganz zu Beginn noch in Konkurrenz zur STCC stand.

In Großbritannien hatte man das Next Generation Touring Car (NGTC) mit großem Erfolg eingeführt, und in der WTCC wurde man mit den TC1-Autos völlig



NASCAR

NASCAR: Die „Next-Gen"-Fahrzeuge im Cup sorgen 2022 für die wohl größte Technik-Revolution und weisen viele Parallelen zu GT-Fahrzeugen auf



SUPERCARS

Supercars: In Australien verschiebt sich die Einführung der „Gen3"-Autos um ein weiteres Jahr, 2022 muss also noch mal das alte Material ran



PURE ETCR

ETCR: Fast 700 PS und Heckantrieb klingen gut – ganz im Gegensatz zu den Autos, die rein elektrisch betrieben werden und nur sehr kurze Sprints fahren



DTM

DTM Electric: Nachdem sich die DTM von den Tourenwagen abgekehrt hat, sieht der Prototyp der elektrischen Schwesterserie wieder fast wie einer aus

größenwahnsinnig. Die Tourenwagen-WM war noch mal zehn Jahre zuvor aus der ETCC hervorgegangen, die mittlerweile aus vier Klassen bestand – und 2017 ganz starb. Wohlgemerkt: In allen vorgenannten Serien fuhr man zu STW- und S2000-Zeiten noch mit den gleichen Autos!

Alles neu bei NASCAR

Das alles, wir reden über die Situation vor sechs bis sieben Jahren, entzerrt sich seit Einführung der TCR-Regularien. Die vom ehemaligen WTCC-Boss Marcello Lotti aufgelegte Tourenwagen-Klasse mit Zweiliter-Turbomotoren, Vorderradantrieb und rund 340 PS gab 2015 ihr Debüt in Form der TCR International Series. Seit 2016 gibt es nationale Serien, seit 2018 einen Weltcup (als Zusammenführung aus WTCC und TCR International) sowie eine Europa-Serie, die zwar nicht offiziell, aber doch eine Art Tourenwagen-EM ist.

Es gibt aber immer noch die Eigenbrötler. In den USA fahren zwar unter dem IMSA-Banner auch TCR-Autos Langstreckenrennen, das magische Akronym für US-Tourenwagen hört jedoch auf den Namen „NASCAR" und kennt Veränderungen üblicherweise nur in homöopathischen Dosen. Erst 2012 wurden in der uramerikanischen Stockcar-Serie beispielsweise die Vergaser aussortiert. Nun steht aber eine ungleich größere Umstellung an: Denn die beinahe antik wirkenden Renner mit Viergang-H-



„Fakt ist, dass der Erfolg der TCR noch nicht nachlässt. Die Autos sind weltweit zugelassen, und allein dieses Jahr gibt es 320 Rennen."

TCR-Vater Marcello Lotti

Schaltung, Starrachse und 15-Zoll-Stahlfelgen werden fürs kommende Jahr umgekrempelt.

Zwar ist die Basis immer noch ein Stahlrohrrahmen-Chassis, doch Einzelradaufhängung, ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe und 18-Zoll-Felgen mit Zentralmutter führen die archaischen Cup-Autos in die Zukunft. Das motorische Rezept bleibt: Wenn der Ami einen V8 haben kann, jubelt er keinem Turbo-Vierzylinder zu. Wenngleich auch hier für alteingesessene Fans in Form von der Abkehr vom V8 und einer Hybridisierung in den kommenden Jahren Ungemach droht.

Eine ganz ähnliche Situation gibt es in Australien. Auch hier funktionieren die V8-befeuerten Supercars wie eh und je. Frühere Bemühungen, andere Motoren zuzulassen (weshalb der Zusatz „V8" bereits vor einigen Jahren aus der Serienbezeichnung fiel), schlugen fehl. Ein kleiner Unterschied zu Amerika: Die TCR-Serie funktioniert prächtig! Zwar steuern wie in den USA die gleichen Leute die Geschicke sowohl der großen V8-Serie als auch der TCR, aber Down-Under sorgen namhafte Teams und Fahrer dafür, dass die „Kleinen" bei den Fans ankommen. Was Supercars nicht schafft: Die Einführung der neuen Fahrzeuggeneration, genannt „Gen3", verschiebt sich im Gegensatz zu NASCAR um ein weiteres Jahr auf die Saison 2023. Somit fahren 2022 noch die Altfahrzeuge von Holden und Ford.

Die BTCC läuft und läuft ...

Was uns zu einer weiteren Insel bringt: Großbritannien. Wer an die BTCC denkt, hat unweigerlich Autos auf zwei Rädern oder eingeklappte Außenspiegel vor dem geistigen Auge. In England braucht man keine 600-PS-Flügelmonster für spannende Rennen. Knappe 400, in Autos mit Serien-Rohkarosserie, reichen da schon. Das liegt zu einem großen Teil an den urtümlichen Rennstrecken, denn auf den schmalen Asphaltbändern in UK sieht sogar ein 100-PS-Fiesta schnell aus. Aber das sorgt ja noch nicht für ausgeglichene Felder. Diese stellt eine Unzahl von Einheitsteilen von Bremsen über Fahrwerk, Turbo, Getriebe, Felgen bis hin zu den Hilfsrahmen sicher. Die Motoren werden über verschiedene Ladedrücke angeglichen. Ab kommendem Jahr kommt auch ein einheitliches Hybrid-System zum Einsatz, das jedoch als eine Art Push-to-Pass funktioniert, also nur bei Bedarf boostet.

Dass sich dabei sogar in Großbritannien eine TCR-Serie etablieren konnte, zeugt einmal mehr von deren Konzept. „Fakt ist, dass der Erfolg der TCR noch nicht nachlässt", sagte Lotti angesichts des insgesamt 1000. verkauften TCR-Autos im September. „Die Autos sind weltweit zugelassen, und allein dieses Jahr gibt es 320 Rennen." Damit befinde man sich schon fast wieder auf Vor-Pandemie-Niveau.

Der große Trumpf der TCR: Sie ist bezahlbar. Im Vergleich zur BTCC muss man nur etwa die Hälfte des Budgets einplanen, sowohl was die Anschaffung der Autos als auch die Einsatzkosten betrifft. Damit das so bleibt, gibt es einen Kostendeckel für die Fahrzeuge. So liegt man auch trotz immer größerer Hersteller-Engagements noch immer klar unter dem Niveau, das selbst in der Saugmotor-Zeit schon für S2000-Autos benötigt wurde.

Auch Alan Gow, der nicht nur Chef der FIA-Tourenwagen-Kommission, sondern auch der BTCC ist – die TCR UK ihm in dieser Hinsicht also ein Dorn im Auge sein könnte –, gibt zu: „Ohne die TCR wären weltweit sicher weniger Tourenwagen unterwegs." Der Grund: Neben den Kosten ist auch die Zugänglichkeit da. TCR ist Kundensport, also kauft man die Autos und Ersatzteile samt Bedienungsanleitung (und bei Bedarf Ingenieuren) einfach von der Hersteller-Stange. ▷



BTCC

BTCC: Die NGTC-Fahrzeuge werden 2022 um ein Hybrid-Element ergänzt. Dem dauerhaften Erfolg der Serie wird das aber wohl keinen Abbruch tun



DTC: Die neue Einsteiger-Serie auf dem heimischen Markt startet 2022 mit 1,6-Liter-Turbo-Fahrzeugen

DINO EISELE

Lottis zweites Baby der letzten Jahre ist die ETCR. Vor einigen Jahren scherzte er angesichts der vollelektrischen Formel E noch über diese Form des Motorsports. Mittlerweile hat sich seine Sichtweise geändert. Auch er weiß, dass die automobile Zukunft nicht allein dem Verbrenner gehört – sowohl auf der Straße als auch im Motorsport. Die „Electric TCR" war dabei eine ungleich schwerere Geburt als die TCR. Von der Präsentation eines ersten Prototyps im März 2018 dauerte es bis zur Rennpremiere der Pure ETCR im Mai 2021 – trotz Hersteller-Engagements von Cupra, Hyundai und in etwas abgeschwächter Form Alfa Romeo. Es ist also noch ein weiter Weg, bis sich diese Technologie auch von Kundenhänden sicher und zuverlässig bedienen lässt.

Genau wie die TCR fährt auch die DTM zweigleisig. Zwar ist sie mit ihren GT3-Fahrzeugen seit diesem Jahr auch per Definition keine Tourenwagen-Serie mehr, doch man arbeitet an einem Elektro-Ableger, für den beim ersten Prototyp ein TCR-Auto mit Formel-E-Motoren bestückt wurde. Mittlerweile hat man die Optik zwar weiterentwickelt, diese erinnert aber weiterhin an einen Tourenwagen. Und wenn man ehrlich ist: Mehr als „optische Tourenwagen" waren die DTM-Autos auch in den Jahren zwischen 2000 und dem Ende der Class-1-Ära 2020 nicht.

Das Ziel für die DTM Electric: Man möchte ab 2023 im Rahmen der DTM starten – mit kurzen Sprints und mit bis zu 1200 PS, was zwar nicht akustisch, aber doch dynamisch und optisch recht spektakulär werden dürfte.

TCR im Kampf gegen GT4

Fest steht, dass die Ordnung der Tourenwagen-Welt mit der gleichzeitigen Einführung neuer Technologien nicht einfacher oder besser wird. TCR hat schon vieles vereinheitlicht. Man kann zudem ohne Zweifel sagen, dass sie der legitime Nachfolger von anderen großen Tourenwagen-Klassen ist. Und wie die spielt auch TCR oft nur die zweite Tourenwagen-Geige hinter übergeordneten nationalen Serien.

Anders in der deutschen Szene, in der die ADAC TCR Germany nun die höchste Tourenwagen-Klasse ist. 2017 musste man sogar die Teilnehmerzahl bei über 40 Anmeldungen deckeln.

Wenngleich auch hier die Zeiten nicht mehr so rosig sind. Ein Grund sind die trotz Kostendeckel nicht für jeden erschwinglichen Preise. Für eine Saison muss man einen sechsstelligen Betrag rechnen. Wenn man ein wenig Testen geht oder mal einen Schaden hat, kommen schnell 150 000 Euro im Jahr zusammen. Für dieses Geld kann man auch GT4 fahren, teilweise werden sogar subventionierte Fahrerplätze im GT Masters zu diesem Kurs angeboten. Wenn man dann – egal ob Sponsor oder Fahrer – die Wahl zwischen Kompaktklasse-Frontriebler und Supersportwagen hat, ist die Entscheidung für viele schnell klar. Es gibt zwischen der Lancierung der GT4 Germany und dem Rückgang der Starterzahlen in der TCR Germany also wohl nicht nur einen zeitlichen Zusammenhang. Dass man sich im GT das Cockpit teilt und sich die Entscheidung auch sonst oft als kurzsichtig herausstellt, ist dabei ein anderes Thema.

Maßnahmen, die die TCR-Germany-Orga vergangenen Winter ergriffen hat, zeigen jedoch Wirkung. Durch Absenkung der Einschreibegebühren und weiterhin attraktive Preisgelder/Sachpreise konnte man 2021 wieder 17 Vollzeit-Einschreibungen vermelden. Diesen Trend möchte die aktuelle Top-Tourenwagen-Serie in Deutschland im kommenden Jahr natürlich fortsetzen.

DTC-Rückkehr steht bevor

Dabei ist 2022 im Hinblick auf die nationale Szene auch durch die Rückkehr der Deutschen Tourenwagen Challenge (DTC) als zweiter Liga interessant. Die startet im Rahmen der ADAC Racing Weekends bei sechs Events und bietet seriennahe Tourenwagen-Action mit 1,6-Liter-Turbomotoren und rund 250 PS. Zusammen mit dem bereits seit diesem Jahr bestehenden Tourenwagen Junior Cup, der sich mit 145 PS starken Einheitsfahrzeugen auf Basis eines VW Up GTI an junge Kart-Umsteiger richtet, entsteht somit wieder eine klassische Pyramide: Erste Schritte im Junior Cup, dann die DTC als Unterbau zur Top-Serie TCR Germany, wobei Letztere beide natürlich auch für Breitensportler bzw. Gentlemen-Starter interessant sind.

Auch kostentechnisch ist dabei eine Abstufung zu erwarten. Die DTC wird rund die Hälfte der TCR kosten, für den Junior Cup muss man wiederum gut die Hälfte der DTC veranschlagen.

Fazit: Ohne die TCR sähe die Tourenwagen-Welt noch chaotischer und sicher auch etwas düsterer aus. Doch während Sportwagen weltweit funktionieren, unterscheiden sich die nationalen Geschmäcker bei den Top-Ligen der „Alltagsautos" teilweise stark. So bleibt doch der positive Aspekt der großen Vielfalt und die Gewissheit: Da ist wirklich für jeden etwas dabei. ■



ADAC

ADAC TCR Germany: Die nominell höchste Tourenwagen-Serie in Deutschland kämpfte sich 2021 wieder aus einem zweijährigen Tief heraus



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Tourenwagen Junior Cup: Die für Nachwuchsfahrer ab 15 Jahren initiierte Serie mit identischen VW Up GTI bekommt für 2022 ein kleines Update

Warum Tourenwagen lange nicht tot sind



Schaut man sich die Motorsport-Landschaft an, kann man schnell den Eindruck gewinnen: Die Tourenwagen sind auf dem absteigenden Ast. Doch dem ist mitnichten so – auch und vor allem mit Blick auf die Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

Ferdinand Porsche prognostizierte einmal: „Das letzte Auto, das jemals gebaut werden wird, wird ein Sportwagen sein." Die Argumentation: Sportwagen-Fahrer sind Enthusiasten, die ihren Schätzchen bis zum bitteren Ende frönen und somit für die entsprechende Nachfrage sorgen werden.

Der Blick in die globale Motorsportszene könnte diesen Eindruck verstärken. Die GT3- und mittlerweile auch GT4-Rennwagen haben in den letzten anderthalb Jahrzehnten die Rennsport-Landschaft revolutioniert. Die TCR ist innerhalb der Tourenwagen-Gemengelage zwar der absolute Primus, doch man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der klassische Tourenwagen nicht mehr „zieht". Also auf gut Deutsch gesagt: Niemanden mehr hinter dem Ofen hervorlockt.

Die DTM als einstige Tourenwagen-Hochburg hat sich den Sportwagen zugewandt. In der NASCAR stammt in der Top-Liga nur noch der Toyota Camry von einem Volumenfahrzeug ab, Chevrolet mit dem Camaro sowie Ford mit dem Mustang sind längst auf Ponycar-Optik gewechselt. Bei den australischen Supercars, die auf dem fünften Kontinent das Tourenwagen-Pendant zur DTM sind, wird der Holden Commodore 2022 der letzte Tourenwagen sein, ehe auch dort 2023 der Camaro zum Mustang stößt. Ist der Tourenwagen-Sport also dem Untergang geweiht?

Ich sage nein. Und halte auch bei Ferdinand Porsches Zitat dagegen: Das letzte Rennauto, das je gebaut werden wird, wird ein Tourenwagen sein!

Warum ich dieser Überzeugung bin? Ganz einfach: Der Tourenwagen bildet die ursprünglichste Form des Motorsports ab. Natürlich ist ein VW Golf nicht so spannend wie ein Lamborghini Huracán. Aber er bildet die automobile Alltags-Realität ab. Die ersten Autorennen fanden mit genau solchen Fahrzeugen statt. Weil die Hersteller ihren (potenziellen) Kunden beweisen wollten, dass ihre ganz alltäglichen Autos die haltbarsten, die besten und die fortschrittlichsten sind. Es galt über viele Jahrzehnte hinweg der alte Spruch: „Win on Sunday, sell on Monday."

> Ist der Tourenwagensport dem Untergang geweiht? Nein, ich halte sogar dagegen: Das letzte Rennauto, das je gebaut werden wird, wird ein Tourenwagen sein.

Das machte vor allem zur DTM-Hochzeit mit Gruppe-A-Autos den großen Reiz aus. Da gewann ein Mercedes 190E, Ford Sierra oder BMW 3er ein Rennen, den sich auch die Durchschnitts-Familie leisten konnte. Zwar vielleicht keinen Evo 2, Cosworth oder M3, sondern die etwas zivileren Geschwister, aber halt die erkennbar gleiche Basis.

Zurück zur Serienrelevanz

In den vergangenen Jahren hat sich der Motorsport in der Breite sehr zum Thema Emotionalität und Entertainment verschoben. Die Fans wollen an der Rennstrecke natürlich etwas geboten bekommen. Enge Rennen und Autos, die man sonst nur auf Messen, in Showrooms oder vielleicht auf der Kö sieht – und dann noch als Rennversion. Wahnsinn! Da kommt man ins Träumen und hat zu Hause was zu erzählen.

Nun leben wir aber in Zeiten, in denen Nachhaltigkeit und Umweltschutz immer wichtiger sind. Der Urgedanke, auf der Strecke Technologien von heute oder für morgen zu erproben – der in der vorangegangenen Emotionalisierungsphase größtenteils abhandengekommen ist –, wird wieder zurückkehren. Wird zurückkehren müssen, um dem Motorsport überhaupt eine Zukunft zu ermöglichen. Wenn Sie mich fragen: Ich wundere mich sowieso, dass die von vielen als „sinnlose Spritverbrennerei" angesehene, von uns so geliebte Sportart nicht schon viel mehr eins auf den Deckel bekommen hat. Wenn das so bleiben soll, muss man zurück zur Serienrelevanz!

Denn während man anzweifeln kann, dass Supersportler wie Lamborghini, Ferrari oder McLaren in zehn Jahren noch eine größere Lobby genießen, dürfte es um zwei weitere Sparten besser stehen: Jene mit Zukunftstechnologien, wie etwa in der Formel 1 oder in Le Mans. Und den am Massenprodukt angelehnten Motorsport, also klassische Tourenwagen. Schließlich wollen die Hersteller auch in Zukunft sportliche Kunden ansprechen. ■

RETURN TO SENDER

Die Zukunft des Tourenwagen-Sports

Absteigender Ast oder rosige Aussichten? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Bei der BTCC in Großbritannien ist seit Jahrzehnten Tourenwagen-Halligalli angesagt – sicher auch in Zukunft

BTCC



Der Kurven-Carver

Mit dem Elantra N TCR hat Hyundai seit diesem Jahr bereits sein drittes Auto für die weltweite Tourenwagenklasse im Angebot. Wie sich der rund 340 PS starke Fronttriebler fährt, durften wir im italienischen Cremona testen.

Von: **Michael Bräutigam**

Moment mal. Drittes Auto? Tatsächlich, denn während man hierzulande eigentlich nur den i30 auf dem Schirm hat, ist man vor allem in Nordamerika auch mit dem Veloster erfolgreich unterwegs. Den sah man in Europa aber nur beim 24h-Rennen am Nürburgring. Ein weltweiter Verkaufsschlager wie der i30 soll nun wieder der Elantra werden. Hyundai-Kundensport-Manager Andrew Johns gibt dabei zu: „Eigentlich war der Elantra nur für Amerika und Asien geplant, aber durch die Erfolge in der WTCR und am Nürburgring gibt es eine extrem große Nachfrage."

Mit dem i30, den der Elantra unter anderem in der WTCR beerbt, hat er dabei fast nichts mehr gemein. Der augenscheinlichste Unterschied zum Vorgänger ist die Karosserieform. Die Koreaner mit Motorsport-Zentrale in Alzenau setzen nun wie einige Gegner auf eine Limousine. Das sorgt optisch für ein deutlich behäbigeres Auto. Ob sich dieser Eindruck auch im Cockpit bestätigt?

„Der i30 war wie ein Gokart, man musste viel am Lenkrad arbeiten. Den Elantra fährt man viel mehr mit Gas und Bremse", sagt Hyundai-Werksfahrer Jean-Karl Vernay, der sowohl Auto als auch Strecke wie seine Westentasche kennt. „Er fühlt sich ein bisschen so an wie der Lynk & Co", sagt der Franzose, der den WTCR-Renner von Cyan Racing Anfang 2020 testen durfte.

Vom i30 gelernt

Tatsächlich verfolgen beide Autos eine ähnliche Philosophie – nicht nur bei der Karosserieform, sondern auch bei dem, was unter der Außenhülle steckt. Denn hier wie dort werden die Grenzen des im Rahmen der TCR-Regularien Erlaubten ausgenutzt. Filigrane,

> „Der i30 war wie ein Gokart, man musste viel am Lenkrad arbeiten. Den Elantra fährt man viel mehr mit Gas und Bremse. Er fühlt sich ein bisschen so an wie der Lynk & Co."
>
> Jean-Karl Vernay

gefräste Achsteile hier, riesige Lufteinlässe dort. Dazu eine extrem ausgeklügelte Vorderachskinematik, wie der Autor später selbst noch erleben soll.

Was das alles bringt, wenn über die BOP doch alle wieder auf ein Niveau gebracht werden? „Es geht ja nicht nur um die Performance, sondern auch um die Möglichkeiten und darum, dass man gut mit den Autos arbeiten kann", erläutert Johns. Will sagen: Je mehr Technik verbaut ist, desto besser kann das Auto auf verschiedene Reifenhersteller, Strecken und natürlich Fahrer abgestimmt werden. Bei früheren TCR-Modellen hat man öfters gesehen, dass sie nur auf bestimmten Strecken oder in der Hand bestimmter Teams und Fahrer vorne mitkämpfen, anderswo aber hinterherfahren.

„Das Gute war, dass wir mit dem i30 im Prinzip schon die Benchmark hatten. Wir haben dann – auch mit dem Feedback unserer Kunden – geschaut, wie man den Elantra noch besser machen kann", verrät Johns.

Bekannte Instrumente

Wie viel besser der Neue ist, darf ich nun im wahrsten Sinne des Wortes erfahren. Den i30 N TCR durfte ich seinerzeit in Cervesina testen, einer etwas engeren Strecke als Cremona, wo ich heute den Elantra ausführe.

Beim Einsteigen ins Cockpit begrüßen mich viele bekannte Dinge. Zwar gibt es nun ein abgeflachtes Hörnchen-Lenkrad statt eines klassischen runden Volants wie im i30, ansonsten hat sich an den Knöpfen und an der Haptik aber kaum etwas geändert. Noch mal kurz den Streckenverlauf durchgehen. Bewusst machen, dass der Elantra mit 4,71 m Länge doch ein ziemliches



HANS-DIETER SEUFERT

Länge läuft: Mit dem Elantra N TCR kehrte Hyundai auch in der WTCR zurück in die Erfolgsspur

Trumm ist, und schon geht es los. Kupplung treten, Startknopf drücken. Munter brüllt der Zweiliter-Turbo los.

Mit einem lauten „Klack“ und einem harten Ruck durchs ganze Fahrzeug wird per rechter Schaltwippe der erste Gang eingelegt. Weil der deutlich länger übersetzt ist als bei einem Straßenauto, gestaltet sich das Anfahren etwas känguruartiger als erhofft. Doch einmal angerollt, hat das Kupplungspedal sowieso Pause.

Fazit: Agil und stabil

Nach ein, zwei Aufwärmrunden taste ich mich ans Limit, und sofort kommt das Vertrauen. Wie beim i30 ist vor allem die Bremse eine Wucht. Beherztes Einsteigen geht trotz fehlendem ABS, weil die Brembo-Sechskolbenanlage mit ihren vergleichsweise weichen Bremsbelägen sich wunderbar präzise dosieren lässt.

In mittelschnellen Kurven fühlt es sich dank eines sehr rigiden Chassis eher so an, als würde man in einem GT-Fahrzeug sitzen. Dass man eigentlich einen Tourenwagen mit Frontantrieb und 340 PS fährt, merkt man nur in den ganz engen Kurven, in denen die Vorderreifen erst rubbeln und bei allzu sorglosem Tritt aufs Gaspedal rutschen. Aber weil sich der rechte Fußhebel ebenfalls sehr linear bedienen lässt, passt auch das ab Runde 2.

Mit immer späteren Bremspunkten nähert man sich dann dem fahrdynamischen Highlight: Beim Trailbraking rotiert das Auto so stark, dass das eigentlich weit von der Vorderachse entfernte Heck richtig schön mitlenkt und die Fuhre wie ein Skifahrer geradezu ins Eck carvt. Hier zeigt sich der wohl größte Schritt zum i30. Den musste man fast zum Kurvenglück zwingen, der Elantra folgt mit leicht angelegter Bremse nahezu telepathisch dem angepeilten Kurs.

Das Geheimnis? Verrät man bei Hyundai natürlich nicht. Aber betrachtet man die extremen Sturzwerte an der Vorderachse, weiß man zumindest, woher setupseitig die extreme Abstützung am Kurveneingang rührt. Gleichzeitig sorgt der lange Radstand im Verbund mit dem Heckflügel dafür, dass es auch in schnellen Ecken nicht stressig wird. „Das Auto bietet gerade auf Strecken wie der Nordschleife oder Pau-Arnos viel Vertrauen“, bestätigt Nordschleife-Laufsieger Vernay. Auch bei TCR-Autos sind wohl aller guten Dinge drei. ■

DIE TECHNIK

Karosserie
TCR-Rennwagen, Serien-Rohkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle

Motor/Getriebe
Reihenvierzylinder-Turbomotor (16 Ventile), quer eingebaut, Hubraum 1998 cm^3, max. 350 PS* bei 7000/min, max. 450 Nm* bei 3500/min, sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe, Frontantrieb

Maße und Gewicht
L 4710 mm x B 1950 mm, Radstand 2750 mm, Felgen 10 x 18 Zoll, Reifengröße 265/660 R18 (WTCR), Gewicht mind. 1265 kg*

Bremsen
Zweikreis-Bremsanlage, 6 Kolben/380 mm vorn, 2 Kolben/278 mm hinten,

Preis
135 000 Euro (zzgl. MwSt.)

*je nach BOP-Einstufung



HANS-DIETER SEUFERT

Alles im Griff: Das kompakte Elantra-Lenkrad voller Funktionen



HANS-DIETER SEUFERT

Großer Fortschritt: Die Vorderradaufhängung wurde komplett überarbeitet



HANS-DIETER SEUFERT

Der MSa-Redakteur im Austausch mit Werksfahrer Jean-Karl Vernay



HANS-DIETER SEUFERT

Einsteigen, bitte: Beste Bedingungen beim Tracktest in Cremona

Was die MSa-Macher in d

Ein langes, ereignisreiches Motorsport-Jahr geht zu Ende. Neue Regeln, neue Sieger, einige Aufreger und auch positiv emotionale Momente prägten die Saison. Welche Ereignisse bewegten die MSa-Macher?





	Michael Schmidt	Andreas Haupt	Marcus Schurig
Wer ist dein persönlicher Fahrer des Jahres?	Lando Norris. Weil er sich in seinem dritten McLaren-Jahr endgültig in die Liga der Hamilton-Nachfolger gefahren hat. Norris ist konstant schnell, macht kaum Fehler. Er hätte einen Sieg verdient.	Norris, aus den gleichen Gründen wie beim Kollegen. Gasly, weil er weiter gereift ist, wenig Fehler macht und den AlphaTauri ausquetscht. Sainz, weil er Leclerc einheizt. Ich hatte es ehrlich erwartet.	Ich stelle mal einen GT-Piloten über die Prototypen-Helden: Kévin Estre. Der Porsche-Werksfahrer hat einen sagenhaften Lauf (5 Pole-Positions in 6 Rennen), leider blieb ihm der verdiente Titel verwehrt.
Wer war für dich im Jahr 2021 fahrerisch die größte Enttäuschung?	Daniel Ricciardo. Obwohl er in Monza gewonnen hat. Doch in vielen Rennen kam der Australier nicht mit seinem McLaren zurecht. Da muss 2022 eine Steigerung her. Sonst leidet der Ruf.	Esteban Ocon – trotz Sieg. 2020 durfte er das Jahr Pause als Entschuldigung anführen. Jetzt versteift er sich zu oft auf Fernando Alonso und hat zu starke Schwankungen im Auto.	Der heute 23-jährige Franzose Thomas Laurent war 2017 die Offenbarung: vom Gokart direkt in die LMP2 – und auf Anhieb ein Podium in Le Mans. Wow! Mittlerweile ist das Strohfeuer erloschen.
Wer ist für dich der Newcomer des Jahres?	Oscar Piastri. Der Australier gewann die Formel 3 auf Anhieb und lag in der Formel 2 bis zwei Veranstaltungen vor Schluss an der Tabellenspitze. So schnell kam lange keiner mehr nach oben.	Théo Pourchaire. Er fährt seine erste volle Saison in der Formel 2. Pole und Sieg in Monaco. Er mischt an der Tabellenspitze mit. Er ist erst 18 Jahre. Sauber führt seinen Junior langsam heran. Gut so.	Alessio Rovera. Der junge Mann aus Varese wurde jüngst zum Ferrari-Werksfahrer befördert. Völlig zu Recht nach dem Titelgewinn in der GTE-AM. Rovera fährt nächstes Jahr GT – und dann LMH.
Welche war in deinen Augen die beste Rennszene des Jahres?	Die Verteidigungsschlacht von Alonso gegen Hamilton beim GP Ungarn. Wie der alte Mann im unterlegenen Alpine Hamilton zwölf Runden lang nach allen Regeln der Kunst hinter sich hielt.	Der Mini-Grand-Prix in den letzten zwei Runden in Baku. Pérez steht auf Pole, hat aber ein Problem mit der Hydraulik. Sein Glück: Hamilton streift den Brake-Magic-Button und segelt ins Aus.	24h-Rennen Spa: Ferrari-Star Alessandro Pier Guidi kassiert neun Minuten vor Ende Audi-Pilot Dries Vanthoor im strömenden Regen in Blanchimont – außenherum! Das brachte Ferrari den Sieg.
Was war für dich der größte Aufreger des abgelaufenen Jahres?	Das abgesagte Rennen in Spa. Die Formel 1 ist da unvorbereitet in ein Szenario gelaufen, das man auf dem Schirm hätte haben müssen. Die Problematik von Regenrennen ist bekannt.	Der Unfall von Hamilton und Verstappen in Silverstone. Weil es bei hoher Geschwindigkeit passierte. Weil Red Bull ein Auto und einen Motor verlor. Und weil Verstappen im Krankenhaus landete.	Die Stallregie-Eskapaden in der DTM. Stallregie gehört verboten, Punkt. Stallregie ist Betrug am Fan und Betrug am Rennsport. Auslöser ist fast immer der Egoismus der Hersteller.
Welches Ereignis hat dich am meisten bewegt?	Als die Formel 1 zum ersten Mal wieder vor Publikum gefahren ist. Erst schrittweise, dann immer mehr. Bei vollen Tribünen wie in Mexiko merkt man erst, wie öde Geisterrennen waren.	Die Startaufstellung zum GP USA. Volle Tribünen. Die Fans feiern Fahrer, Teamchefs und VIPs. Ein Gänsehaut-Moment. Die Formel 1 ist endlich im Land der unbegrenzten Möglichkeiten angekommen.	Als die Corona-Bestimmungen gelockert wurden und endlich wieder Fans zu den Rennen durften. Highlight? Das 10h-Rennen in Road Atlanta, wo die IMSA einen Zuschauerrekord feierte.
Was wünschst du dir für die Motorsport-Saison 2022?	Dass die neue Fahrzeuggeneration der Formel 1 ein Erfolg wird. Sie sollte das Überholen so erleichtern, dass DRS bald Geschichte ist. Und bessere Chancengleichheit.	Dass die neuen Autos geil aussehen. Dass es in diesem Stil weitergeht. Wir brauchen einen Titelkampf. Wir brauchen Überraschungen. Und Fans an der Rennstrecke.	Es wäre für den Motorsport wichtig, 2022 eine halbwegs reguläre Saison ohne Corona-Probleme abhalten zu können. Die Normalisierung ist die Basis für die Zukunft.

er Saison 2021 bewegte



Markus Stier

Sébastien Ogier. Es wirkt vielleicht banal, hier den Weltmeister zu nehmen, aber dass jemand mit 38, den Atem der Jungen im Genick, am Ende so abliefert, verdient einen tiefen Diener.

Ott Tänak. Gemäß dem Selbstverständnis des Esten gibt es keinen Schnelleren, aber Reifen und Auto so oft zuschanden zu fahren, ist wenig weltmeisterlich.

Adrien Fourmaux. Der Franzose fuhr im unterlegenen Ford beim ersten WRC-Auftritt in Kroatien, als wäre er schon immer Weltklasse gewesen. Völlig zu Recht Werkspilot 2022.

Die letzte Prüfung in Kroatien. Ogier, Evans und Neuville können gewinnen, fliegen alle drei fast raus, kommen aber innerhalb von acht Sekunden ins Ziel. Ogier gewinnt um sechs Zehntel. Wow!

Das Formel-1-Nicht-Rennen in Spa. Dass es für das Rollen hinterm Safety Car Punkte gibt, ist ein Witz, die Begründung, man wollte den Fans doch irgendwie noch was bieten, eine Farce.

Der Jubel des Martin Wydaeghe in Ypern. Blutjung als Notnagel im Januar bei Thierry Neuville eingesprungen, dem Druck fehlerfrei standgehalten und erster Sieg beim Heimspiel. Toll!

Dass der Sport sich hoffentlich endlich aus dem Corona-Griff befreien kann, dass die neuen Hybrid-Autos pannenfrei laufen und die elektrische Rallycross-WM gut startet.



Michael Bräutigam

Gabriele Tarquini. Weil er gezeigt hat, dass Alter auch im Profi-Motorsport nur eine Zahl ist und man mit 59 noch auf Weltniveau siegen kann. Grazie Cinghio – und nun einen verdienten Ruhestand!

F1-Rookie Yuki Tsunoda. Nach dem Sensationsdebüt in Bahrain stand er den Rest der Saison klar im Schatten seines zugegeben stark auftrumpfenden AlphaTauri-Teamkollegen Pierre Gasly.

Liam Lawson, der mit seinen 19 Jahren von irgendwo auf der großen Motorsport-Landkarte kam und in der DTM den fahrerisch verdienten Titel knapp verpasste. Ein Großer für die Zukunft.

Joey Loganos Crash beim NASCAR-Frühjahrsrennen in Talladega – und vor allem die dazugehörige Helmkamera-Aufnahme von Bubba Wallace. Eine Szene wie aus „The Fast and the Furious".

Track Limits, und das jede Woche (!) aufs Neue. Legt doch einfach einen zwei Meter breiten Grünstreifen hinter jeden Kerb und in Zukunft haben sich sämtliche Diskussionen erledigt.

Beim ADAC GT Masters am Lausitzring endlich wieder mit Hunderten Fans durch die Boxengasse zu laufen. Auch wenn Corona gerade noch mal Gas gibt: Die Normalität kommt wieder.

Dass die großen Technikzäsuren (Formel 1, Rallye-WM, NASCAR und Co) ihre Wirkung nicht verfehlen und unserem geliebten Sport eine Zukunft ermöglichen.



Imre Paulovits

Pedro Acosta. Er ist als WM-Rookie Weltmeister geworden. Das hat es seit über 30 Jahren nicht mehr gegeben. Er wird seinen Weg sicher auch in den größeren Klassen machen.

Leider Jonas Folger. Er hat sich mit der BMW in der Superbike-WM nie richtig arrangieren können, und so ist die Hoffnung so vieler Fans auf eine bayerische Traumpaarung zerschellt.

Enea Bastianini und Jorge Martín. Was die beiden MotoGP-Rookies geleistet haben, war mehr als erstklassig und gibt viel Hoffnung auf die Zeit nach dem Rücktritt von Valentino Rossi.

Jedes einzelne Duell zwischen Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu bei den Superbike-WM-Rennen. Und dann das gesamte letzte Regenrennen beim Superbike-WM-Finale in Mandalika.

Wie die letzten Jahre: die Art, wie mit Strafen jedes Mal versucht wurde, die Moto3-Fahrer im Quali vom Windschattenfahren abzuhalten, statt endlich das Einzelzeitfahren einzuführen.

Die emotionalen Abschiede der langen Karrieren von Valentino Rossi und Tom Lüthi. Sie werden eine große Lücke hinterlassen, und eine große Ära ist mit ihnen zu Ende gegangen.

Dass die Corona-Krise endlich vorbeigeht und wir wieder Rennen erleben wie zuvor: mit vielen, vielen Fans und spannenden, völlig uneingeschränkten Rennen.



Thomas Schiffner

Valentino Rossi. Klar hat er in der WM mit 42 Jahren nichts mehr gerissen. Aber seine Pace und sein Wille bis zum allerletzten Rennen. Ein Abgang mit Stil. Der MotoGP wird er fehlen.

Durch die Bank deutschsprachige Road Racer. Jonas Folger hat seine letzte Chance nicht genutzt. Für Tom Lüthi gilt das Gleiche. Marcel Schrötter tritt auf der Stelle. Ausnahme: Domi Aegerter.

Speedwayfahrer Norick Blödorn. Erst 17, fährt er schon drei Jahre auf Topniveau. Gerade noch Schüler, mit Verträgen in Polen, Dänemark und Deutschland. Größtes deutsches Drifttalent.

Ich vermute, eines der zahlreichen Duelle Hamilton vs. Verstappen. Als Zweiradmensch habe ich keinen PayTV-Vertrag gebucht, seitdem RTL bei der Formel I raus ist.

Dass es erst dreier Todesopfer in einer Saison in der Moto3 bedurfte, bevor Dorna und FIM die Regeln ab 2022 verschärften. Jugendwahn ist nicht alles im Motorsport.

Der (einzige) Eisspeedway-Grand-Prix 2021 in Togliatti. Trotz Pandemie und WADA-Verbot die großartige Gastfreundschaft der Russen. Ich als einziger nichtrussischer Journalist vor Ort.

Endlich wieder Normalität. Dass nicht drei Viertel der Rennen abgesagt werden. Dass nicht noch mehr Fahrer aufgeben. Dass die Fans an die Strecken zurückkommen.



Tanz mit dem Teufel

Völlig losgelöst: Bei seinem Weltmeistertanz brachen aus Fabio Quartararo unerwartete Emotionen

MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo hatte wegen seines Talents und Speeds schon sehr früh in seiner Karriere den Spitznamen „El Diablo" – der Teufel – weg. Sein emotionaler Teufelstanz bei seinem Titelgewinn zeigte aber auch, dass er teuflisch viel dafür arbeiten musste.

Von: **Imre Paulovits**

Seit er in die MotoGP aufgestiegen war, galt Fabio Quartararo als tierisch coole Socke. Selbst die irrsten Aktionen und nervenaufreibendsten Situationen tat er nach außen hin mit flotten Sprüchen und einem jugendlichen Lächeln ab. Doch als es so weit war und er den höchsten Titel im Motorradsport in der Tasche hatte, entluden sich Emotionen, bei denen klar wurde, was sich da unter der Oberfläche alles angestaut hatte. Er weinte, schrie sich die Seele aus dem Leib, entleerte über die folgenden Stunden den kompletten Inhalt der gewaltigen Prosecco-Flasche, und noch am späten Abend feierte er mit seiner Mannschaft. Wie glücklich seine Familie bei all dem mit dabei war, zeigte auch, welche Opfer sie bringen musste, bis ihr Sohn zum ersten französischen Weltmeister der Königsklasse wurde.

In die Wiege gelegt

Der Grundstein hierfür wurde bereits gelegt, als Quartararo vier Jahre alt war. Sein Vater Etienne, der in den 1980er-Jahren selbst Motorradrennen fuhr, französischer Meister bei den 125ern war und zweimal am Bol d'Or teilnahm, schenkte ihm eine Yamaha PW 50. Als er damit gleich die tollsten Kunststücke fuhr, ließ ihn Etienne Rennen fahren. Fabio fuhr den Kindern in Südfrankreich um die Ohren, und so legte sich auch die Familie Quartararo ins Zeug. „Mein Vater hat von Montag bis Freitag gearbeitet, am Samstag und Sonntag ist er mit mir trainieren gegangen. Meine Mutter war währenddessen mit meinem Bruder allein zu Hause", blickt Quartararo zurück.

Aber ob Fabio tatsächlich das Zeug hatte, es in seinem Sport bis ganz nach oben zu bringen, konnte nur in Spanien herausgefunden werden. Dort ist die Konkurrenz in den Kinderklassen größer, und es gibt eine Struktur, die hoch bis zur Weltmeisterschaft führt. So schloss Vater Etienne freitags schon früh seinen Schlüsseldienst in der Rue Pastorelli von Nizza und machte sich mit dem Filius auf den gut 600 Kilometer langen Weg nach Katalonien, wo es an Rennen nicht mangelte. Weil Fabio auch dort so ziemlich alles gewann, folgte ein noch radikalerer Schritt. Als er 13 Jahre alt war, wurde sein Lebensmittelpunkt nach Spanien verlegt, und er lebte dort ohne seine Eltern. „Das fand ich damals einfach cool, heute weiß ich, dass ich so alles andere als eine normale Kindheit hatte", blickt er zurück.

Nachdem er auch in der Spanischen Moto3-Meisterschaft, die just nach seiner Zeit als Moto3-Junior-WM aufgewertet wurde, zwei Jahre lang alles in Grund und Boden fuhr, setzte sich der damalige HRC-Boss Shuhei Nakamoto dafür ein, dass er noch vor seinem 16. Geburtstag in der WM starten konnte.

Achterbahnfahrt

Bei seinem WM-Einstieg 2015 im Estrella-Galicia-Honda-Team stand Fabio Quartararo auch bereits bei seinem zweiten GP als Zweiter auf dem Podest. Doch er wuchs damals schnell, musste sich immer wieder neu anpassen. Nach einem weiteren zweiten Platz in Assen brach er sich in Misano den Knöchel und musste vier Rennen auslassen. Im nächsten Jahr stieg er mit Leopard auf KTM um, doch weder er noch das Team konnten sich richtig auf

das österreichische Motorrad umstellen, er wurde nur WM-13. Auch der Umstieg in die Moto2 im Team von Sito Pons brachte nicht den erwarteten Erfolg.

So kam er 2018 im Speed-Up-Team von Luca Boscoscuro unter. Doch auch dort wurde es zunächst nicht besser. Nachdem er aber in Argentinien im Qualifying nur 28. war und das Gefühl hatte, dass nur noch das Safety Car hinter ihm fuhr, ging er in sich, analysierte seinen Fahrstil, änderte ihn – und von da an ging es bergauf. In Barcelona nutzte er den Vorteil, den das Speed-Up-Chassis dort gegenüber der Kalex hatte und gewann überraschend, in Assen stand er als Zweiter neben dem späteren Weltmeister Francesco Bagnaia auf dem Podest.

Bei seinem Sieg in Barcelona war Fabio Quartararo zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Petronas und der Sepang International Circuit bauten gerade ein neues Satelliten-Team für Yamaha auf, und Wilco Zeelenberg wurde als Teammanager verpflichtet. Dieser schaute sich die Fahrt des damals 19-Jährigen in Barcelona genau an, ging auf Risiko und engagierte den jungen Südfranzosen. „Ich bin überzeugt, dass er den richtigen Fahrstil für die Yamaha M1 hat", begründete Zeelenberg seine Entscheidung.

Der Super-Rookie

Und wie recht er hatte. Auf dem MotoGP-Motorrad fühlte sich der damals erst 19-jährige Quartararo bald wie ein Fisch im Wasser. Er hatte zwar nur eine Vorjahres-Yamaha, doch mit der stellte er seinen erfahreneren Teamkollegen Franco Morbidelli auf dem neuesten Modell schnell in den Schatten. Aber auch mit seiner unglaublichen Coolness. „Ich habe einfach für eine Runde mein Hirn ausgeschaltet", erklärte er, wie er seine zweitschnellste Runde beim Katar-Test und bald auch die Pole-Position bei seinem erst vierten MotoGP-Rennen in Jerez. 2019 konnte er als einziger Yamaha-Pilot regelmäßig Weltmeister Marc Márquez herausfordern, als sich dieser 2020 verletzte, führte Quartararo in dem Jahr lange die WM an. Wenn er unter den Turbulenzen von Yamahas-Technik-Problemen zum Saisonschluss auch bis auf den achten WM-Rang zurückfiel, machte ihn gerade diese Zeit umso stärker für 2021. Und noch bevor sich die Konkurrenz richtig formieren konnte, hatte er so viel Vorsprung in der Tabelle, dass er beim drittletzten Rennen in Misano zum Weltmeister gekürt wurde.

Seitdem ist es Quartararos größter Wunsch, seinen Titel zu verteidigen, was bei der Form von Ducati und Francesco Bagnaia nicht leicht wird. Deshalb macht er bei Yamaha Druck für mehr Entwicklungsarbeit. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike



MUSEAU

Vater und Förderer Etienne Quartararo (l.) war einst selbst Rennfahrer



QUARTARARO

Fabio Quartararo mit seiner ersten Yamaha PW 50 und Mutter Martine



MUSEAU

Den Teufel im Leib: Bereits mit der Startnummer 20 unschlagbar



YAMAHA

Schräg lass nach: MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo

MOTOGP

Limitverschiebung

Die MotoGP verschiebt die Grenzen des Machbaren immer weiter. Auch in diesem Jahr gelang es den besten Ingenieuren der Welt dank brillanter Ideen, akribischer Analysen und dem Druck der Konkurrenz, die MotoGP-Geschosse trotz massiver Einschränkungen durch das Reglement noch schneller zu machen.

Von: **Imre Paulovits**

Einer der ersten Schritte von Dorna und FIM war nach dem weltweiten Lockdown der ersten Corona-Welle, die Weiterentwicklung der teuren MotoGP-Renner auf ein Maß zu beschränken, dass alle Werke es in einem fairen Wettbewerb auch bewältigen können. So wurde die Motorenentwicklung bis Ende 2021 eingefroren, und nur noch zwei Aerodynamik-Updates wurden erlaubt. So beschränkte sich die Entwicklung des 2021er-Jahrgangs auch hauptsächlich auf Fahrwerksverbesserungen und Aerodynamik-Verfeinerungen.

Doch die waren umso effizienter und gaben den MotoGP-Rennern einen weiteren Schub nach vorn. Woran alle außer Weltmeister Suzuki über den Winter 2020/21 arbeiteten, waren Fahrwerksabsenkungen, die im Fahrerlager als Holeshot-Device oder Squatting-Device Einzug in den Sprachgebrauch fanden. Dabei handelt es sich um Vorrichtungen, die die Fahrhöhe reduzieren und so den Schwerpunkt absenken. Denn dieser begrenzt die Beschleunigung durch die Wheelie-Neigung.

Durch die Masseträgheit kippt der Gesamtschwerpunkt des Motorrads mit Fahrer beim Beschleunigen auf einer Linie vom Gesamtschwerpunkt zur Reifenaufstandsfläche nach oben. Beträgt der Winkel dieser Linie 45 Grad, entspricht der maximal mögliche Wert dem der Erdbeschleunigung, also 9,81 m/s oder 1 g. Schafft man es durch Absenken des Gesamtschwerpunktes, diesen Winkel auf 42,5 Grad zu reduzieren, beträgt er 1,1 g, bei 40 Grad 1,2 g. Rein rechnerisch liegt die Grenze, die ein MotoGP-Bike mit 280 PS bei 700 mm Gesamtschwerpunkthöhe erreichen kann, bei 2,7 Sekunden von 0–100 km/h und bei 5,9 Sekunden von 0–200 km/h. Bei 620 mm sind es 2,4 Sekunden von 0–100 und 5,6 Sekunden von 0–200. Doch wurden aktive Fahrwerke im Regelwerk der Motorrad-WM schon vor zwei Jahrzehnten verboten, die Fahrhöhe darf nur durch den Fahrer oder die Feder-



PAULOVITS

Schwerpunktabsenkung vorn: Beim Start wird die Gabel durch einen Haken, der per Hand aktiviert wird, am Ausfedern gehindert


PAULOVITS

In diesem Schacht wird Anpressdruck in der Mitte des Motorrads erzeugt, dies half Ducati, das Untersteuern zu kurieren


KOVACS

Aprilia misst den Luftstrom an ihrem Flügel mit einem Luftdruckmesser aus dem Flugzeugbau

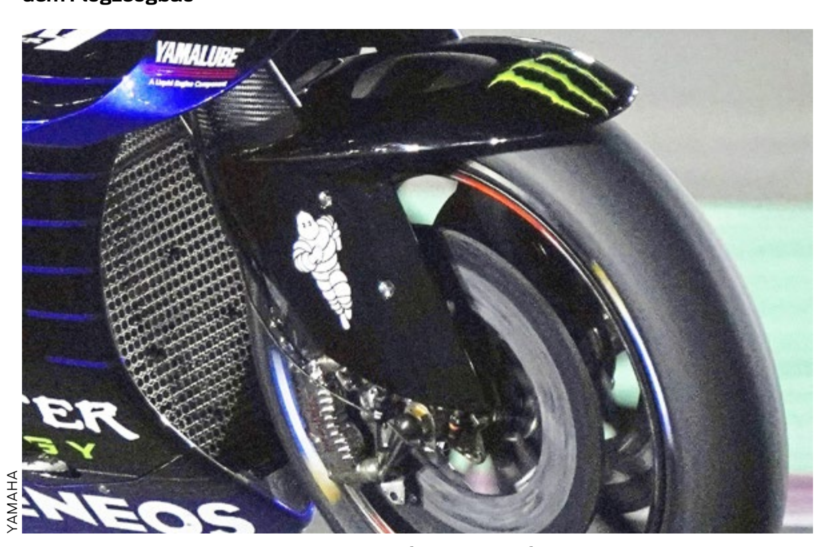
bewegungen des Motorrads verändert werden. So entwarfen zuerst die Ducati-Ingenieure ein rein mechanisch und hydraulisch arbeitendes System, die anderen zogen nach.

Zeitgewinn durch Tiefe

In Doha beschleunigen die MotoGP-Bikes bis zum Bremspunkt auf ca. 225 km/h, der Gewinn wäre nach der oben aufgestellten Formel bis dahin 0,2 Sekunden oder 14 Meter. Diese wenigen Meter beim Start können bei der heutigen Leistungsdichte der MotoGP aber eine entscheidende Rolle beim Endergebnis haben. Überholmanöver kosten immer zusätzlich Reifen, ob hinten, weil man früher ans Gas muss, oder vorne, weil man beim Ausbremsmanöver den Reifen härter rannehmen muss. So können einige Meter, die man am Start gewinnt, am Ende des Rennens entscheidende Sekunden bedeuten, weil man weiter vorn besser mit den Reifen haushalten konnte.

Die vordere Fahrwerksabsenkung funktioniert über das Arretieren der Gabel im komprimierten zustand, eine Technik die im Motocross schon lange üblich ist. Die hinteren Systeme sind deutlich komplexer, hier wird durch die Pumpbewegungen des hinteren Federbeins Druck aufgebaut und in einem Reservoir gespeichert. Über einen Hebel wird ein Ventil geöffnet, das diesen Druck in einen Hydraulikzylinder schnellen lässt, der an der Zugstrebe der Hebelumlenkung der hinteren Federung angebracht ist. Dadurch wird die Zugstrebe verlängert, wodurch das Heck absackt. Zunächst wurde diese Vorrichtung nur für den Start genutzt, aber in den letzten Rennen 2020 ging Ducati dazu über, sie auch im Rennen zu verwenden, und die Konkurrenz zog nach. Einzig Suzuki hielt sich zunächst zurück, aber nachdem offensichtlich wurde, dass sie einen klaren Nachteil beim Beschleunigen haben, brachten sie nach der Sommerpause 2021 ebenfalls ein solches System.

Bei der Aerodynamik schaffte Ducati einen weiteren Scoop. Die Schnorchel an den beiden Seiten der Verkleidung mit eingelassenen Flügelprofilen in ihrem Innern erzeugen einen Anpressdruck genau dort, wo es der Desmosedici für eine ausbalancierte Gewichtsverteilung in den Kurven gefehlt hatte. So konnte das Untersteuern, das den Bologneser Renner über Jahre gebeutelt hatte, aerodynamisch gelöst werden.



YAMAHA

Yamaha entwickelte einen vorderen Kotflügel der hilft, die Temperatur des Vorderreifens zu senken

Yamaha hatte 2020 wegen der Haltbarkeitsprobleme an ihren Motoren Leistung zurücknehmen müssen. Um dies zu kompensieren, arbeiteten sie an der Traktion und der Kurvengeschwindigkeit, und dies brachte sie einen großen Schritt nach vorn, als sie 2021 wieder die volle Motorleistung nutzen konnten. Weil sich die Vorderreifen im Windschatten stark erhitzten, entwarf Yamaha ein Vorder-



PAULOVITS

Schwerpunktabsenkung hinten: In einem Hydraulikzylinder wird der Druck erhöht, wodurch er die Zugstrebe der Umlenkung verlängert und das Heck absackt


PAULOVITS

Die hinteren Systeme werden per Knopfdruck am Lenker ausgelöst, Aprilia hat gar ein automatisiertes System



Brembo entwickelte nach den Bremszangen mit Kühlrippen Bremsscheiben und Bremsbeläge mit ebenfalls Rippen zur Temperatursenkung

BREMBO

schutzblech mit einer Aussparung, das den Reifen kühlt.

Aprilia brachte ein ganz neues Motorrad mit einem großen Frontflügel. Ihre sehr komplexe und ausgeklügelte Aerodynamik kombinierten sie mit der Fahrhöhenverstellung. Damit diese einen Wert nicht überschreitet, bei dem die Heckabsenkung die Effizienz des Frontflügels nimmt, wird das System von einem Luftdruckmesser aus dem Flugzeugbau überwacht. Dass all dies wirkungsvoll ist, zeigten die immer besseren Resultate von Aleix Espargaró.

Vorteil Ducati und Yamaha

Es wurde aber schnell klar, dass der Titelkampf zwischen Yamaha und Ducati ausgetragen wird. Fabio Quartararo konnte zu Saisonbeginn ein Polster aufbauen, das schließlich reichte, den zum Schluss mächtig aufholenden Francesco Bagnaia nicht mehr herankommen zu lassen. Dafür gingen Hersteller- und Teamwertung an die Italiener. Honda war in diesem Wettrüsten ins Hintertreffen geraten, und auch KTM konnte nicht mehr an die Erfolge von 2020 anschließen. Die Österreicher konnten dies zunächst über einen neuen Rahmen, der ab Mugello kam, kurieren, und auch Honda brachte mehrere neue Rahmen, um ihren Rückstand beim Grip wettzumachen.

Für 2022 entwickelten alle Hersteller wieder neue Motoren, Honda gar ein komplett neues Motorrad, das Elemente der erfolgreichen Maschinen von Ducati und Yamaha in sich trägt. Rahmen und Lufteinlass ähneln denen der Yamaha, und der Massedämpfer erinnert an den der Ducati.

Suzuki und Yamaha arbeiten am Fahrwerk weiter. Suzuki brachte schon in Misano einen neuen Rahmen, der mehr Bremsstabilität bringt und der sehr gut bei den Fahrern ankam. Yamaha hatte Experimentalrahmen mit aufgeschweißten Teilen, sie wollen mehr Vorderradgefühl bekommen. Ducati und KTM experimentierten weiter an der Aerodynamik. KTM brachte eine Verkleidung mit größerem Lufteinlass und noch mehr Zacken für den Luftabriss an den Flanken. Ducati hatte auch eine Verkleidung mit einem an den der Yamaha erinnernden Lufteinlass. Dazu probierten sie eine Auspuffanlage, bei der die Rohrlänge für die vorderen Zylinder extrem verlängert wurde. Dadurch erhält diese Zylinderbank mehr Drehmoment im unteren Bereich, während der hintere obenherum mehr Leistung hat. Ob das nur ein Versuch war oder ob die Bologneser auf diese Art in Zukunft die Leistungsentfaltung glätten wollen, wird sich bei den weiteren Tests zeigen.

Aber über den Winter werden alle hart arbeiten müssen, wenn sie von den Bolognesern nicht abgehängt werden wollen. Denn nicht nur, dass sie ihren Vorsprung bei der verwertbaren Motorleistung weiter ausgebaut haben, sie konnten auch ihr Untersteuern in den Griff bekommen, dazu wird es nächstes Jahr acht Motorräder von ihnen in der Startaufstellung geben, und das wird die anderen Hersteller beim Überholen vor immer schwierigere Aufgaben stellen. ■



MOTOGP

Ob der extrem lange untere Auspuff bei Ducati nur ein Versuch war oder eine Drehmoment-Strategie ist, werden die zukünftigen Tests zeigen



MOTOGP

Die neue Honda hat einen Lufteinlass nach Vorbild der Yamaha …



MOTOGP

… sowie einen Massedämpfer und eine Auspuffklappe nach Vorbild der Ducati



Elektrische Zukunft?

Der MotoE-Weltcup bringt dank identischer Energica-Ego-Elektromotorräder und Michelin-Reifen kurze, spannende Rennen ins MotoGP-Rahmenprogramm. Doch ist das nur eine Modeerscheinung, oder ist es die Zukunft des Motorradsports?

Von: **Imre Paulovits**

Die Motorrad-Weltmeisterschaft kommt nicht umhin, sich den technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen anzupassen. Seit 2019 gibt es den MotoE-Weltcup für Elektromotorräder in ihrem Rahmenprogramm.

Die Dorna überlegte sich während der Vorbereitung der Serie sehr genau, wie auch mit den fast lautlosen E-Bikes spannende Rennen ausgetragen werden können. Um Unterschiede beim Material auszuschließen, nahm sie Motorräder von nur einem Hersteller sowie Einheitsreifen. Um ein hoch professionelles Umfeld und hochkarätige Fahrer sicherzustellen, wurden nur bestehende Teams aus der MotoGP und der Moto2 verpflichtet. Dazu wurde eine Renndistanz gewählt, bei der die gegebene Batteriekapazität ausreicht, über die gesamte Distanz die volle Leistung abzurufen. Dieses Konzept war gleich ein Volltreffer: Von Beginn an gab es spannende Rennen, wo von der ersten bis zur letzten Kurve gefightet wurde.

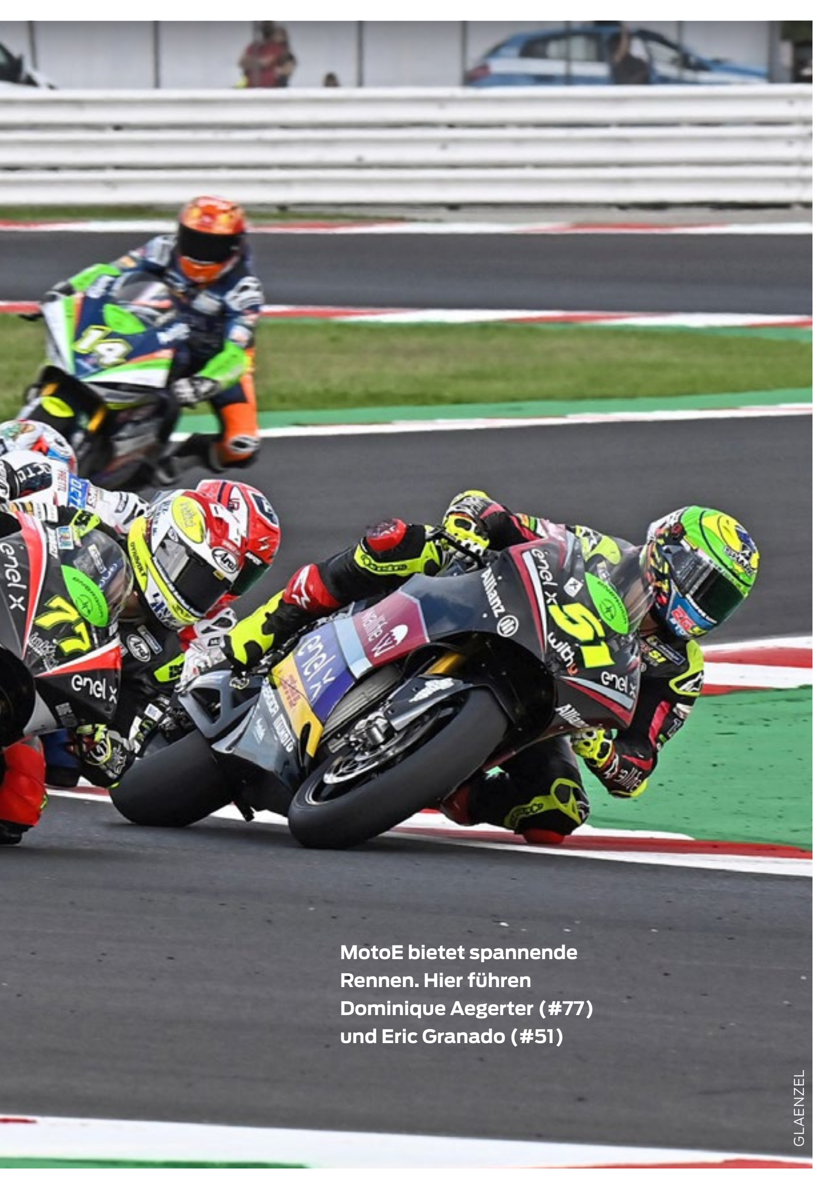
Nach drei Jahren sind die anfänglichen technischen Geburtswehen weitgehend behoben, aber bei allem Erfolg reflektiert die MotoE vor allem das grundsätzliche Problem der Elektromobilität. Fahrwerks- und Antriebskomponenten sind durch eine lange Entwicklung ausgereift, die Batterie-Technologie erst im Kommen, aber vor allem ist die Bereitstellung von ausreichend elektrischer Energie, soll sie auch noch CO_2-neutral hergestellt sein, nicht so leicht, wie es in den Augenwischereien vorgegaukelt wird. Schaute man bei der MotoE hinter die Kulissen, konnte man erkennen, wie erfahrene Racer, die ihr ganzes Leben lang im Wettbewerb standen, auf grenzenlos subventionierte Nerds trafen, die es eher gewohnt waren, Träumereien als Fakten zu verkaufen. Das sorgte gleich bei den ersten Tests für peinliche Situationen, als sich schnell herausstellte, dass sich die erfahrenen Renntechniker zwar gut in die Elektrotechnik eingelesen hatten, die Elektrotechniker aber deutlich weniger gut in Racing.

Ungewolltes Feuerwerk

Dazu war Energica, wo viele der Ingenieure zuvor im Motorsport gearbeitet hatten, auch als kleine Firma rechtzeitig in der Lage, all die geforderten Motorräder fertigzustellen. Der Gigant Michelin stand mit speziellen Reifen und der Dämpfungsspezialist Öhlins mit hochwertigen Federelementen für die deutlich schwereren als bisher gewohnten Rennmaschinen bereit. Dies konnte vom Energie-Giganten Enel nicht behauptet werden. Enel sollte die Serie laut Vertrag mit der Dorna mit CO_2-neutralem Strom versorgen. Doch die Spezial-Ladestationen wurden nicht rechtzeitig fertig, der Brand beim Vorsaisontest in Jerez, dem alle Maschinen zum Opfer fielen, sodass neue aufgebaut werden mussten, damit die Serie überhaupt ihren Anfang nehmen konnte, zeigte spektakulär auf, dass nicht alles in der Elektro-Welt so einfach ist, wie es von ihren Befürwortern gern dargestellt wird.

Mittlerweile sind diese Anfangsprobleme weitgehend behoben, doch schaut man sich die Energiequelle für den Strom der Ladestationen an, ist der grüne Strom nur dadurch grün, dass die Generatoren mit Bio-Diesel gespeist werden. Würden die MotoGP-Renner mit E85-Bioalkohol laufen, wäre die CO_2-Bilanz sicherlich nicht schlechter und der Aufwand hierfür deutlich geringer. Ab 2024 werden die Verbrenner der Motorrad-WM auf nachhaltige Brennstoffe umgestellt, es wird interessant sein, die Entwicklung der beiden Technologien nebeneinander zu sehen.

Die der Elektro-Seite wird ab 2023 einen gewaltigen Schub vorwärts bekommen. Ab da wird Ducati die Einheits-Motorräder



MotoE bietet spannende Rennen. Hier führen Dominique Aegerter (#77) und Eric Granado (#51)

GLAENZEL

für die MotoE liefern, und da wird sehr viel Know-how von der Konzernmutter Audi mit hineinfließen. Die Bologneser werden dann sicherlich auch den Energie-Lieferanten unter Druck setzen und ihn wohl auch mit Technologie versorgen, damit sich die Technik der zukünftigen Elektromotorräder so entwickeln kann, wie es ihr Potenzial hergibt.

Spannende Rennen

Die meisten traditionsgewohnten Fans haben die leisen MotoE-Rennen eher als Pinkelpause genutzt, ihnen ist dadurch aber viel entgangen. Denn auf der Strecke gab es Motorsport vom Feinsten. Dazu hatte sich der Schweizer Dominique Aegerter vom deutschen IntactGP-Team schon 2020 als einer der schnellsten Fahrer erwiesen. Auch dieses Jahr war der 30-Jährige einer der Favoriten auf den Titel. Beim Finale in Misano war er in beiden Rennen klar der Schnellste. Im ersten führte er bis zur letzten Kurve, doch dann setzte der Brasilianer Eric Granado zu einem hoffnungslosen Überholmanöver an, stürzte, und Aegerter musste zudrehen, um ihn nicht zu überfahren. So ging der Sieg an Jordi Torres, der damit auch die Tabellenführung übernahm.

Im zweiten Rennen ging Torres nach einem guten Start in Führung. Aegerter musste gewinnen, um Cup-Sieger zu werden. Zwei Kurven vor Schluss bremste sich Aegerter an die Spitze, Torres blieb dabei am Heck von dessen Motorrad hängen und stürzte. Aegerter passierte die Ziellinie als Erster und wäre Weltcup-Sieger gewesen, doch die Rennleitung sah den Sturz von Torres als das Resultat von Aegerters zu aggressivem Angriff und gab dem Schweizer 30 Strafsekunden. So ging der Titel an Torres. Eine Entscheidung, die bei vielen auf wenig Verständnis stieß.

Ebenso zeigte der 21-jährige Eberbacher Lukas Tulovic starke Rennen. Auf dem Red Bull Ring konnte er die Grip-Verhältnisse der abtrocknenden Piste am besten einschätzen und fuhr nach einer überlegenen ersten Runde zum Sieg. Im Gesamt-Klassement wurde er Achter. Man darf gespannt sein, wie er sich weiterentwickelt. ■



GLAENZEL

Dominique Aegerter (#77) und Jordi Torres (#40) kämpften im letzten Rennen um den Titel, bis es krachte





MOTOGP

Jordi Torres konnte seinen Titel von 2020 verteidigen – wenn auch am grünen Tisch



TECH3

Lukas Tulovic (#3) kam mit der abtrocknenden Strecke in Spielberg am besten klar und fuhr dort zum Sieg



DUCATI

Die Zukunft: Ab 2023 wird Ducati die Motorräder für die MotoE liefern

Revanche?

2021 war die Superbike-WM von einem Duell um den Titel geprägt, bei dem sich Titelverteidiger Jonathan Rea und Herausforderer Toprak Razgatlioglu bei vielen Rennen im direkten Zweikampf bekriegten. Im nächsten Jahr könnte es mit umgekehrten Vorzeichen weitergehen.

Von: **Imre Paulovits**

So eine Saison gab es in der Superbike-WM schon lange nicht mehr. Erstmals seit sechs Jahren hatte Jonathan Rea einen Gegner um den Titel, der ihm fahrerisch und psychisch voll auf Augenhöhe gegenüberstand. So verbittert sich der sechsfache Weltmeister auch zur Wehr setzte, der um neuneinhalb Jahre jüngere Toprak Razgatlioglu blieb fahrerisch souverän und behielt die Nerven, selbst als ihn Markenkollege Garret Gerloff in Assen vom Motorrad fuhr und er wegen technischer Defekte zwei Nuller in Barcelona und Portimão hinnehmen musste. Während sich die meisten WM-Rivalen nur selten auf der Strecke begegnen, war die gesamte Saison von hautnahen Kämpfen zwischen den beiden Ausnahmefahrern geprägt, in die sich auch Scott Redding einmischen konnte, wenn seine Ducati die richtige Abstimmung hatte. Es war auch beim Finale nicht anders, als Rea beide Rennen gewann, Razgatlioglu aber Weltmeister wurde.

Eine tolle Saison, wenn auch ein etwas bitterer Beigeschmack dabei ist, weil sich Kawasaki mit einem ungeheuren Aufwand vorbereitet hatte, nur um wenige Tage vor dem WM-Auftakt zu erfahren, dass der Motor der neuen ZX-10RR von der FIM-Technik-Kommission nicht als Neukonstruktion akzeptiert wurde und so mit 500 Umdrehungen weniger auskommen musste als womit sie im Winter getestet hatten.



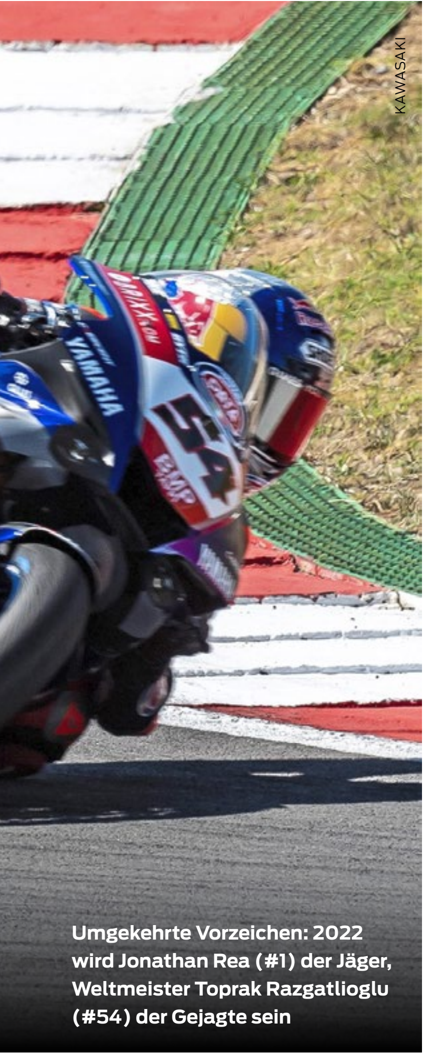
WORLDSBK

Will den Titel ebenfalls: Der zu Ducati zurückgekehrte Álvaro Bautista war bei den ersten Testfahrten gleich schnell



Scott Redding: Auch auf BMW schnell?

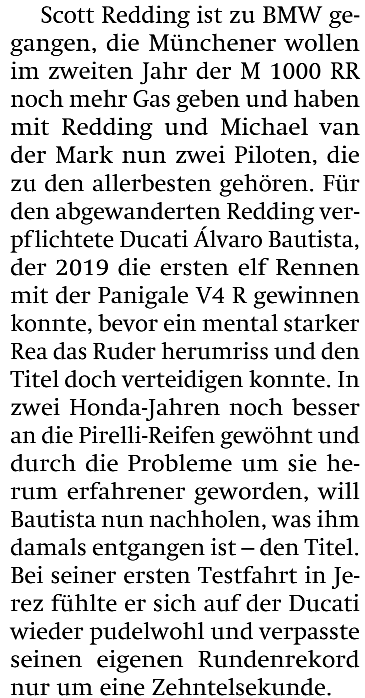
REDDING



KAWASAKI

Umgekehrte Vorzeichen: 2022 wird Jonathan Rea (#1) der Jäger, Weltmeister Toprak Razgatlioglu (#54) der Gejagte sein

Einige Insider sprachen von einer gezielten Entscheidung, um die WM spannender zu machen. Doch nächstes Jahr könnte es noch enger werden. Auf der technischen Seite wird es 2022 in der Superbike-WM nur Weiterentwicklungen geben, denn es sind keine neuen Modelle homologiert worden. Umso interessanter wird es sein, zu sehen, wer noch wie viel Potenzial in seinen Motorrädern findet.



Scott Redding ist zu BMW gegangen, die Münchener wollen im zweiten Jahr der M 1000 RR noch mehr Gas geben und haben mit Redding und Michael van der Mark nun zwei Piloten, die zu den allerbesten gehören. Für den abgewanderten Redding verpflichtete Ducati Álvaro Bautista, der 2019 die ersten elf Rennen mit der Panigale V4 R gewinnen konnte, bevor ein mental starker Rea das Ruder herumriss und den Titel doch verteidigen konnte. In zwei Honda-Jahren noch besser an die Pirelli-Reifen gewöhnt und durch die Probleme um sie herum erfahrener geworden, will Bautista nun nachholen, was ihm damals entgangen ist – den Titel. Bei seiner ersten Testfahrt in Jerez fühlte er sich auf der Ducati wieder pudelwohl und verpasste seinen eigenen Rundenrekord nur um eine Zehntelsekunde.

Honda, die in den letzten beiden Jahren mit der CBR 1000 RR-R trotz eines gewaltigen Aufwands für das Werksteam einen schweren Stand hatten, starten 2022 völlig neu durch. Mit Iker Lecuona und Xavi Vierge wurden zwei junge und hungrige GP-Piloten verpflichtet, die sich in der Superbike-WM beweisen wollen und die den weltgrößten Hersteller an die Spitze bringen sollen.

Kompletter Neuanfang

In der Supersport-WM wird kein Stein mehr auf dem anderen bleiben. Die einst so beliebten 600er-Supersportler sind auf dem Markt zu einem Nischenphänomen geschrumpft, so haben die Hersteller bis auf Yamaha seit fast einem Jahrzehnt keine neuen Modelle mehr entwickelt. Folglich dominiert die 2017 erneuerte Yamaha R6 diese Klasse. Wenn das werksunterstützte Puccetti-Team mit der in die Jahre gekommenen, aber ständig weiterentwickelten ZX-6R auch gelegentlich gegenhalten konnte, wurde die Klasse doch fast zu einem Yamaha-Cup. So hat sich die Dorna schon länger Gedanken gemacht, wie sie durch ein neues Regelwerk eine Blutauffrischung bekommen kann. Weil auf dem Markt die Mittelklasse mittlerweile mehr Hubraum hat, sollten diese Motorräder zum Zug kommen, ohne jedoch die bisherigen Maschinen ganz zu verdrängen. FIM-Technikdirektor Scott Smart hat in Zusammenarbeit mit renommierten Software-Firmen aus dem Umfeld der Formel 1 die letzten drei Jahre an einem Elektronikpaket gearbeitet, das eine Chancengleichheit für mehrere Konzepte ermöglicht.

Sie erarbeiteten eine ECU für das Ride-by-Wire, indem sie in Hunderten von Prüfstandsstunden die Leistung der Serienmotorräder über ihr gesamtes Drehzahlband bei unterschiedlichen Gasgriffstellungen gemessen und so für jedes Modell einen Algorithmus erstellt haben, der in jedem Geschwindigkeitsbereich die gleiche Beschleunigung ermöglicht. Als Versuchsfeld diente dieses Jahr die BSB, wo die Triumph 765 mit dieser ECU zugelassen wurde und tatsächlich völlig identische Beschleunigungs- und Topspeed-Werte lieferte wie die Yamaha R6.

So werden nächstes Jahr neben den Yamaha und den verbleibenden Kawasaki auch Triumph 765 antreten. Allerdings wurde nicht die limitierte Daytona 765 Moto2 homologiert, sondern das Naked Bike Street Triple 765 RS. Zu ihrer Homologation gehört aber die Verkleidung der Daytona und ihre obere Gabelbrücke als Zubehör. Von MV Agusta wurden die F3 800 und die 800 Superveloce homologiert, von Ducati die Panigale V2 955. Letztere wird vom Ducati-Werksteam mit Nicolò Bulega eingesetzt, auch Troy Bayliss' Sohn Oli sowie Ex-Weltmeister Randy Krummenacher und Moto3-Umsteiger Maximilian Kofler werden ein solches Motorrad fahren. Und Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter wird versuchen alles zu tun, um seinen Titel auf der Yamaha R6 zu verteidigen. ■



YAMAHA

Weltmeister Dominique Aegerter will mit der Ten-Kate-Yamaha R6 seinen Titel verteidigen



WORLDSBK

Der Eindringling: Nicolò Bulega auf der Werks-Ducati V2 955

OETTL

Der deutsche Aufsteiger: Philipp Öttl wird mit GoEleven Ducati in der Superbike-WM fahren

EISELE

Alles kann, nichts muss: Die IDM Supersport rückt näher an die WM heran

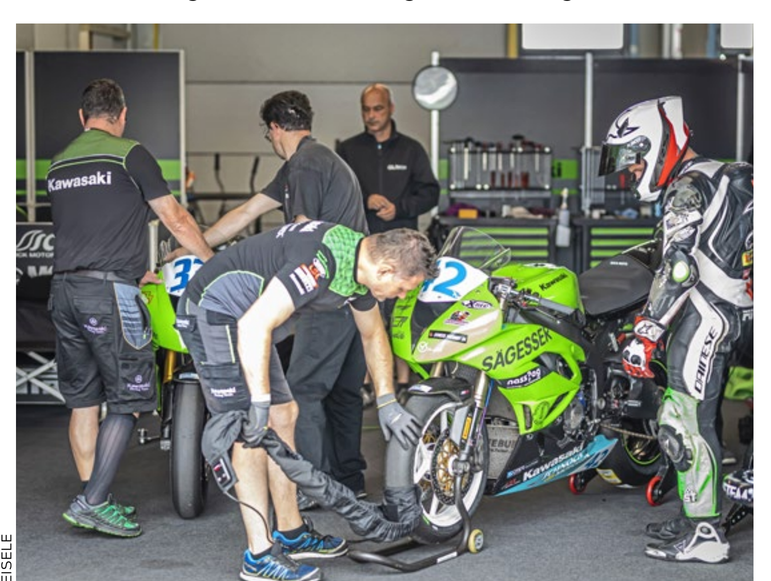
Offene Türen

Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM) bekommt neue Regeln und rückt der WM immer näher.

Von: **Anke Wieczorek**

Der Kalender für 2022 steht und hat auf fast allen Seiten ziemlich große Begeisterung ausgelöst. Die Rennen in Deutschland und den benachbarten Staaten sind stressfrei gestreut. Es gibt keine Überschneidungen mit der FIM Endurance Weltmeisterschaft, womit etlichen Superbikern die Entscheidung zwischen zwei Fronten abgenommen wird. Der Kult-Event auf dem Schleizer Dreieck ist gesetzt, ebenso die Veranstaltung auf der Mega-Anlage des Red Bull Rings und das traditionelle Hockenheim-Finale.

Änderungen gibt es am Reglement, wobei die Einsteigerklasse Supersport 300 am wenigsten betroffen sein wird. Der Nachwuchs ab 14 Jahren darf mit gut 50 PS starken Motorrädern von Kawasaki (Ninja 400), KTM (RC 390 R) und Yamaha (YZF-R3) durchstarten. Durch festgelegte Gewichts- und Drehzahllimits wird Chancengleichheit zwischen den Ein- und Zweizylindern mit unterschiedlichen Hubräumen hergestellt. Gestartet wird wie auch in der Weltmeisterschaft auf Slicks von IDM-Ausstatter Pirelli. Es werden auch jetzt weitere Angleichungen an das Reglement der WM erwartet. „Dort wird es keine gravierenden Neuerungen geben, aber wir werden sie übernehmen, sofern sie auch national sinnvoll sind“, sagt Karsten Bartschat, Technischer Leiter der IDM-Organisation.



EISELE

Supersport ohne „600“: Es darf auch ein bisschen mehr Hubraum sein

MV & Co willkommen

Anders sieht es in der größeren Supersport-Klasse aus. Der bisher geläufige Zusatz von 600 cm³ entspricht nicht mehr den zukünftigen Tatsachen. Denn ab 2022 ist die Klasse auch für die Ducati Panigale V2, die Triumph Street Triple (Umbau auf Daytona) und MV Agusta F3 800 geöffnet. Natürlich nur, wenn die Marken sich auch als Poolpartner in der IDM engagieren. Das Tor dafür ist weit aufgesperrt. Falls keine Poolpartnerschaft besteht, können interessierte Fahrer der Marken drei Gaststarts beantragen. Die IDM ist damit extrem eng an die Supersport-WM angelehnt, aber bei Weitem nicht so kostenintensiv. Während in der WM die Einheitselektronik von Solo En-


EISELE

Florian Alt will 2022 den Titel in der IDM-Königsklasse holen


EISELE

Die IDM Superbike 1000 ist der Tummelplatz erstklassiger Fahrer


DIEEISELE

Die jungen Wilden in der IDM Supersport 300: Einstiegsalter auf 14 erhöht


EISELE

HInter jedem Fahrer steht auch eine starke Mannschaft mit viel Material

gineering verpflichtend ist, bleibt den IDM-Teilnehmern die Kit- oder Standard-Elektronik des jeweiligen Herstellers wahlweise erhalten. Alle Supersport-Motorräder der letzten zwei Jahre können 2022 unverändert eingesetzt werden. Das heißt: Mit etwa 135 PS am Hinterrad erreichen die Fahrer etwa 270 km/h. An den Serienmaschinen von Honda, Kawasaki und Yamaha dürfen eine Rennverkleidung und ein anderer Auspuff montiert werden. Änderungen an Gabel und Federbein sind ebenfalls zulässig. An der Vordergabel sind spezielle Dämpfungskits zugelassen, an der Hinterradschwinge ein anderes Dämpferbein. Gefahren wird auf Slicks.

Die bisherige Superstock-600-Klasse entfällt. Sie wurde nach dem 2017 letztmalig ausgetragenen Yamaha-Cup zunächst das Auffangbecken für die gestrandeten Fahrer, verlor im Gegensatz zur immer stärker werdenden Supersport-Klasse aber zunehmend an Bedeutung. Zum Saisonfinale 2021 waren nur vier Fahrer am Start.

In der IDM Superbike 1000 wird es optional möglich sein, Gabeln von Serienpartnern, die preislich gedeckelt sind und unterhalb des Preises der teuersten Seriengabel liegen, einzusetzen.

Gabel und Schwinge

Im Klartext mit fiktiven Partnern: Angenommen Wilbers und Öhlins wären Seriensponsoren, stünde es jedem Team frei, eine Gabel bei ihnen käuflich mit gedeckeltem Preis zu erwerben. Der Kawasaki-Fahrer muss sich die Gabel für das gleiche Geld wie ein BMW-Fahrer kaufen können. Da aber aufgrund der Klemmung nicht alle Gabeln in alle Motorräder passen, müssten diese aufeinander angepasst werden. Inwiefern diese Möglichkeiten bereits 2022 umgesetzt werden, ist noch in der Schwebe, aber zumindest wird die Klasse geöffnet, um weitere Möglichkeiten zu generieren, damit sich die Serie trägt. Alternativ kann aber auch weiter mit einer konventionellen Cartridge-Gabel gefahren werden.

In der IDM treffen nach aktuellem Stand Superbikes von BMW, Honda, Kawasaki und Yamaha aufeinander. Das Team von Denis Hertrampf setzte in der vergangenen Saison mehrfach eine Ducati Panigale V4R unter Daniel Kartheininger ein, in der Hoffnung, dass Ducati irgendwann in die Serie einsteigt. „Denn ansonsten würde ich das alles nicht machen.“ Der engagierte Niedersachse hat mittlerweile die Elektronik im Griff. Bisher hat Hertrampf noch keine Zusage.

Die vorhandenen Vierzylinder-Motoren in der Königsklasse leisten rund 220 PS und erreichen Topspeeds von über 300 km/h. Das Reglement der Klasse ist an die internationalen FIM-Stocksport-Regeln angelehnt, erlaubt aber einige Freiheiten. Der größte Unterschied besteht in einer aufwendigeren Elektronik und dem Datarecording. Außerdem sind Feinheiten an Motor (9 PS Mehrleistung) und Fahrwerk gestattet. Durch Leichtbauteile wiegen rennfertige Superbikes rund 15 Kilogramm weniger als die Standardversion für die Straße. Aktuell wird noch über eine Schwingenaussparung an der Yamaha YZF-R1 diskutiert. Dadurch würde sie einen etwas längeren Radstand und mehr Stabilität bekommen.

Sicherheit im Fokus

Kein Reglement ist bisher abgesegnet, doch schon jetzt zeichnet sich die Güteklasse der IDM in der kommenden Saison ab, unterstrichen durch das erstklassige Fahrerfeld auf WM-Niveau.

Dabei wird Nachwuchsarbeit großgeschrieben. Auf dem Red Bull Ring waren beim Comeback der IDM über 100 Teenager am Start, natürlich mit der Hürde, dass in der IDM Supersport 300 Nachweise über das Können beziehungsweise eine A-Lizenz vorgelegt werden müssen. „Dadurch machen wir die Klasse so sicher wie möglich“, meint Karsten Bartschat. ■

Der Katastrophe entgehen



Zukunftsmaßnahmen: Rowdys wie Darryn Binder (#40) sollen härter bestraft werden, bessere Bekleidung soll den Brust- und den Kopfbereich besser schützen

In Zukunft wird die Motorrad-WM nur noch Volljährigen zugänglich sein. Die Maßnahmen, um schwere Unfälle im dichten Pulk zu verhindern, müssen aber noch weiter gehen. Auch die Industrie muss ihren Beitrag leisten.

Von: **Imre Paulovits**

Die so spannende Motorradsport-Saison 2021 hatte leider auch ihre Schattenseiten. In Mugello starb der 19-jährige Schweizer Moto3-Pilot Jason Dupasquier, in Aragón der erst 14-jährige European Talent Cup-Fahrer Hugo Millán und in Jerez der 15-jährige Supersport-300-Pilot Dean Berta Viñales. Alle wurden vom nachfolgenden Fahrer oder vom Pulk überfahren. So gut das Konzept der Nachwuchsförderung und der Chancengleichheit bietenden Regelwerke auch für spannende Rennen war, und sosehr sich junge Talente in den Klassen zu ambitionierten Spitzensportlern aufschwangen: In der heutigen Zeit kann sich der Motorsport keine toten Teenager leisten. Die FIM reagierte sofort und hob das Einstiegsalter für die Motorrad-Weltmeisterschaft ab 2023 auf 18 Jahre an und mit ihm auch das untere Alterslimit sämtlicher Nachwuchs-Meisterschaften und Cups.

Damit wurde auch eine Entwicklung gestoppt, die seit nunmehr 30 Jahren immer jüngere Fahrer in die höchsten Ligen bringt. Der Jugendwahn in der Motorrad-Weltmeisterschaft ging zuletzt so weit, dass in der letzten Zeit einer, der es mit 20 noch nicht in die mittlere GP-Klasse geschafft hat, als aussichtslos für den weiteren Aufstieg in die MotoGP galt. Die meisten unteren Altersrekorde der über 70-jährigen Geschichte der Motorrad-WM wurden in den letzten Jahren gebrochen, Supertalente wie Marc Márquez und Fabio Quartararo sowie die neuesten Shootingstars Pedro Acosta und Raúl Fernández sorgten dafür, dass die Teamchefs ihre Zukunft in allen Klassen ausschließlich auf die Jugend bauten.

Immer wildere Aktionen

Doch wenn dies dem Sport auch half: Viele Jugendliche entwickelten unter dem Druck, von der Aufstiegsleiter zu fallen, übermäßig viel Ehrgeiz, und in jungen Jahren wird das Risiko noch eher ausgeblendet. Und damit der Respekt vor der eigenen Gesundheit und der von anderen. Beim WM-Lauf der Moto3 in Barcelona sahen es erfahrene Teamchefs und Beobachter mit Schrecken, wie gedankenlos einige Fahrer bei den Windschattenschlachten auf der langen Zielgeraden die Linien wechselten. Es kam einem Wunder gleich, dass es nicht zu einer Tragödie kam. Noch mehr Glück hatten Pedro Acosta, Jeremy Alcoba und Andrea Migno in Austin, als Denis Öncü auf der langen hinteren Geraden beim Linienwechsel Alcoba traf und bei Tempo 230 einen Massensturz auslöste.

Es musste etwas geschehen, waren sich alle einig. Doch viele Fahrer sehen das Alterslimit als den falschen Schritt. „Wenn man sieht, wie reif ein Pedro Acosta mit 16 Jahren war, gehörte er mit seiner fahrerischen Klasse auf alle Fälle in die WM. Die Troublemaker sind oft die Älteren“, meinte MotoGP-Pilot Jack Miller. Dafür, dass diese auch aussortiert werden, hat der FIM-Stewards Panel die Strafen für gefährliches Fahren zuletzt drastisch erhöht. Auch werden in Zukunft die maximalen Teilnehmerzahlen in den Klassen gesenkt, damit auch dadurch weniger Fahrer auf so engem Raum sind.

Doch es muss noch mehr geschehen. „Das Qualifikations-Format in der Moto3 ist viel zu gefährlich“, meint KTM-Renn-


SEIDENGLANZ


MOTOGP

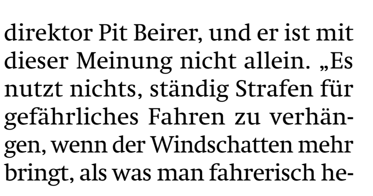
Jason Dupasquier


CEV

Hugo Millán


YAMAHA

Dean Berta Viñales



direktor Pit Beirer, und er ist mit dieser Meinung nicht allein. „Es nutzt nichts, ständig Strafen für gefährliches Fahren zu verhängen, wenn der Windschatten mehr bringt, als was man fahrerisch herausholen kann. Wir müssen eine Form von Einzel-Zeitfahren einführen. Wir wollen auf dem Grid schließlich den vorne haben, der am schnellsten fahren kann, und nicht den, der den besten Windschatten erwischt hat." Beirer setzt sich auch dafür ein, dass in der MotoGP durch ein neues Spritreglement die Motorleistung und damit die erreichten Höchstgeschwindigkeiten wieder geringer werden.

Mehr passive Sicherheit

In den letzten Jahren wurde die Streckensicherheit massiv erhöht. Die Auslaufzonen wurden erweitert, dazu wurde die Gras- oder Kunstgras-Narbe neben der Strecke durch grün angestrichenen Asphalt ersetzt, der Stürzen beim leichten Abkommen von der Strecke vorbeugt. Dies wird aber von vielen älteren Piloten kritisiert. „Man hat mehr passive Sicherheit geschaffen, aber dies erhöht die Risikobereitschaft der jungen Fahrer, weil sie sich weniger fürchten", meint Casey Stoner.

Viel hat auch die immer weiter verbesserte Sicherheitsbekleidung gebracht. Dank Airbag-Kombis konnten viele schwere Verletzungen verhindert werden. Aber gerade hier gilt es weiter anzusetzen. „Es muss möglich sein, im Brustbereich mehr Sicherheit zu schaffen", ist Beirer überzeugt. „Die Anbindung von Schulter, Hals und Kopf muss auch weiter verbessert werden. Da passiert im Moment aber auch sehr viel. Wir ziehen als Industrie an einem Strang, und die Bekleidungshersteller geben derzeit mächtig Gas. Wenn aber ein Bekleidungshersteller anfängt, etwas Sichereres zu bauen, wird er durch irgendwelche Aufbauten aerodynamisch schlechter. Das kann sich im Rennen keiner leisten. Deshalb muss die FIM entsprechend einen Brust- und Rückenpanzer mit Anbindung zum Helm verpflichtend machen, sobald so etwas vernünftig entwickelt wurde. Dann ist es für alle gleich. Wir verlieren ein paar km/h an Topspeed, gewinnen aber an Sicherheit für die Fahrer." Modelle aus dem Offroad-Bereich und dem Autosport gibt es genügend, nun ist es an den Herstellern, sie für den Straßensport umzusetzen.

Und dann wird es hoffentlich keine so schwarze Saison mehr geben wie 2021. ■



HMS

Im Autosport sorgt HANS für mehr Sicherheit


ALPINESTARS

Im Offroad hat sich auch der Neckbrace bewährt


GHOST RACING

Brustpanzer wurden bislang im Offroad-Sport und für die Armee entwickelt

ARCHER

Grazie Tony: Letztes Rennen in Mantova vor seinen Fans, die ihn lieben

Jahr Null nach Cairoli

Man sagt, es sei wichtig für eine große Karriere, den Absprung zum richtigen Zeitpunkt nicht zu verpassen. Folglich hat Tony Cairoli mit seinem Rücktritt zum Saisonende alles richtig gemacht. Der Italiener verlässt die WM-Bühne als einer der größten Motocrosser aller Zeiten.

Von: **Frank Quatember**

Am Anfang dieses modernen Märchens stand ein schmächtiger und scheuer Teenager, der vor fast 20 Jahren zum ersten Mal im WM-Fahrerlager auftauchte. 2005 der erste MX2 WM-Titel auf Yamaha, ab 2009 dominierte Cairoli die Topklasse der WM sagenhafte sechs Jahre lang. Natürlich hatte der Sizilianer ein gottgegebenes Talent, aber er schuftete auch hart für seinen Erfolg im täglichen Training. Sein Fahrstil sah unfassbar leicht und elegant aus. Was für epische Duelle lieferte sich Cairoli mit Christophe Pourcel, Herlings, Gajser oder Prado!

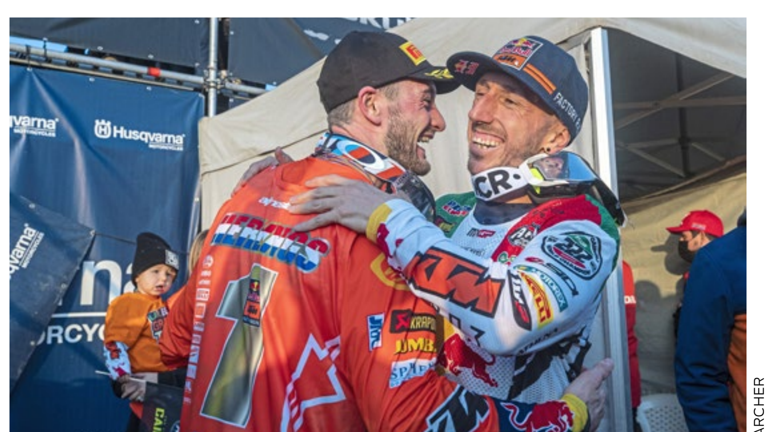
Nur Everts hat mehr Titel

Dabei war der Italiener kein Freund der Brechstange, sondern bevorzugte die feine Klinge. Neun WM-Pokale stehen im Trophäenschrank im Familiendomizil in Rom, drei mit Yamaha, sechs mit KTM. Nur Rekord-Champion Stefan Everts besitzt mehr, nämlich zehn.

> „Tony war ein harter Fahrer, aber immer fair. Ich ziehe meinen Hut, was er geleistet und erreicht hat.“
>
> Max Nagl über Tony Cairoli

Stars wie Stefan Everts oder Jeffrey Herlings werden geachtet und bewundert, doch Cairoli wird von seinen Fans geliebt. Auch für die Medien wurde der anfangs scheue und introvertierte Bursche mit den Jahren zum Glücksgriff, kompetent, unterhaltsam, ohne Binsenweisheiten und stets mit einem Augenzwinkern. Er nutzte wie kein zweiter Pilot die sozialen Medien, schuf mit RACR sogar seine eigene Bekleidungsmarke. Tony ist ein echtes Marketing-Genie, Ehemann und Vater, er steht für Leidenschaft, Bodenständigkeit, Fairness und Charisma.

Seinen Stil änderte er im Laufe der Jahre hin zur Perfektion. Er war irre schnell, aber stets kontrolliert und fuhr so gut wie nie über seine Verhältnisse. Niemand konnte wie Cairoli das Renntempo je nach Bedarf verringern oder verschärfen. Dieses Taktieren, ein Rennen lesen, diese angeborene Rennschläue, war Teil des Erfolgs von „Tony Nazionale“, ebenso wie seine große Lust am Rennsport bis zum allerletzten GP in Mantova. Am Gatter und in den stets vogelwilden ersten Kur-



ARCHER

Respekt und Freundschaft: die Teamkollegen Herlings und Cairoli



ARCHER

Topfavorit auf die Nachfolge: „The Bullet“ Herlings

ven war er ein wahrer Meister seines Fachs, jahrelang fand die Konkurrenz kaum ein Mittel gegen das Leichtgewicht.

Zehnten Titel verpasst

Jenseits vom Track musste er in jungen Jahren den schweren Verlust seiner Eltern Benedetto und Paola hinnehmen, die nicht mehr die Traumhochzeit mit seiner großen Liebe Jill und die Geburt seines Sohnes Chase Ben erlebten.

Je älter der Sizilianer wurde, umso häufiger beklagte er Schmerzen und Verletzungen, die vielen Jahre Hochleistungssport forderten ihren Tribut. Und trotzdem kämpfte er auch in seiner letzten Saison unverdrossen um den zehnten WM-Titel, scheiterte erst nach einem Trainingssturz auf Sardinien.

Max Nagl, Teamweltmeister und einer der besten deutschen Motocrosser, kämpfte 2009 und 2015 gegen Tony um die WM: „Bei aller Rivalität, schließlich ging es um den Titel, haben wir uns immer freundschaftlich und gut verstanden. Später, als Teamkameraden im KTM-Werksteam, haben wir zusammen Xbox gespielt, ich war ein paarmal bei ihm zu Hause in Rom. Tony hat so viel erreicht und viel für den Sport und für KTM getan. Als die 350er kam, war er der erste und einzige Fahrer auf dem Motorrad und hat es mit seinen Erfolgen perfekt vermarktet. Tony ist auf der ganzen Welt bekannt. Und was die Rennen betrifft: Es war immer gut, gegen ihn zu fahren. Er war ein harter Fahrer, aber immer fair. Ich kann mich an keine Situation auf der Strecke erinnern, wo ich Probleme mit ihm gehabt hätte. Ich ziehe meinen Hut, was Tony in seiner Karriere geleistet und erreicht hat."

Wer wird die neue #222?

Tony Cairoli geht mit 36 Jahren und hinterlässt sportlich eine riesige Lücke. Wer könnte in der Zukunft die Startnummer 222 ersetzen?

Erster Anwärter ist natürlich Jeffrey Herlings (27). Der Niederländer hat fünf WM-Titel gesammelt und ist unbestritten der schnellste Motocrossfahrer der Welt. „The Bullet" ist nächste Saison Alleinunterhalter im Red Bull KTM-Team, was die MXGP-Klasse betrifft. Sein spezieller Freund Jorge Prado (20) wechselt dem Vernehmen nach mit Urgestein Claudio de Carli und Coach Cairoli zum neuen GasGas-Factory-Team. Das große Fragezeichen bei Herlings ist die stets präsente Sturzgefahr. Wenn er das in den Griff kriegen würde … aber glaubt das jemand?



Antonio Cairoli dominierte die Topklasse des Motocross sagenhafte sechs Jahre lang. Der Sizilianer hatte ein gottgegebenes Talent.

Vom Typ her Cairoli am nächsten ist sicherlich der Spanier Prado, der in seiner Heimat bereits Kultstatus genießt. 2021 musste der so selbstsichere zweifache Weltmeister aber einige Kratzer im perfekten Image hinnehmen. Der dumme Crash mit Herlings im Talkessel, das nervende Crossjumping und das pubertäre Benehmen beim KTM-Feiermarathon auf dem Mantova-Podium sorgten für Misstöne. Aber mit 20 Jahren hat der Galizier noch viel Zeit, um Titel zu sammeln.

Auf Tim Gajser setzt Honda seit Jahren und das erfolgreich. Der Slowene konnte vier Titel für die Roten erkämpfen, für seine Fans ist der äußerst bodenständige Gajser schon lange der Erwählte. Ähnlich wie Cairoli verkauft er sich ausgezeichnet, in jeglicher Hinsicht auf und neben der Strecke ein Vorbild. Ein bisschen fehlen die berühmten Ecken und Kanten, die das Paket perfekt machen würden – aber wer ist schon perfekt? Romain Febvre (29) und Jeremy Seewer (27) sind großartige Motocrosser, doch die Fußstapfen von Cairoli sind einfach zu groß. Was nicht heißt, dass der Weltmeister im kommenden Jahr nicht Febvre oder Seewer heißen könnte!

Bleiben noch die jungen Wilden wie Tom Vialle oder Maxime Renaux. Sehr gespannt darf man auf MX2-Champion Renaux sein, der mit Yamaha im zarten Alter von 21 bereits in die Topklasse MXGP aufsteigt. Der gleichaltrige Vialle (KTM) wäre sportlich definitiv ein Tipp als Nachfolger von Cairoli, in Sachen Charisma besteht aber noch großer Aufholbedarf. René Hofer hätte zweifelsohne auch zu dieser Aufzählung dazu gehört. Leider wurde die Karriere des erst 19-jährigen Österreichers durch seinen tragischen Skiunfall am 4. Dezember für immer beendet. ■



KAWASAKI

Fußstapfen zu groß? Grüner Vizeweltmeister Romain Febvre



YAMAHA

Großartiger Motocrosser: Der Schweizer Jeremy Seewer



YAMAHA

Große Klasse: MX2-Weltmeister Maxime Renaux



ARCHER

Eine Tragödie beendete eine hoffnungsvolle Karriere: R.i.P. René Hofer

ADAC

Max Nagl (#12) steht für die Vergangenheit. Deutscher MX-Nachwuchs ist rar gesät.

Wohin führt der Weg?

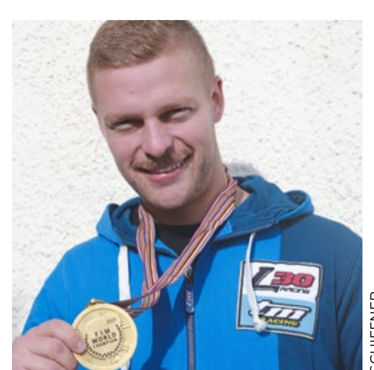
Während Fahrer aus Benelux, Frankreich oder den südeuropäischen Ländern die meisten Sparten im Offroad-Motorradsport dominieren, spielen deutsche Fahrer fast überall eine untergeordnete Rolle. Mit Marc-Reiner Schmidt (Supermoto) stellt Deutschland nur noch einen einzigen Weltmeister. Warum ist das so? Versuch einer Bestandsaufnahme.

Von: **Thomas Schiffner, Robert Pairan** und **Frank Quatember**

Auch in den Motocross-WM- und EM-Klassen ist nur eine Handvoll deutscher Piloten vertreten, größere Nachwuchstalente sind rar wie eine blaue Mauritius. Die zwei Thüringer Henry Jacobi und Tom Koch nähern sich Jahr für Jahr in ihren Leistungen an, was gegen Jacobi und für Koch spricht. Ein großer Leistungssprung ist bei beiden nicht zu erwarten. Während Koch 2022 weiter für das KTM-Team von Herbert Kosak die Europa-GPs fährt, steht die Karriere von Jacobi fast auf dem Abstellgleis. Das schien bei Brian Hsu schon öfters der Fall, doch regelmäßig tauchte der 23-Jährige wie Phönix aus der Asche beim Supercross oder wie jüngst in der WM auf. Auf Anhieb mit Top-10-Speed, doch die Experten sind sich einig: Brian könnte im Idealfall heute MX2-Weltmeister und US-Lites-Champion sein, in- und outdoor. Der Zug ist abgefahren, es bleibt die Erinnerung an das größte deutsche Talent nach Ken Roczen.

Ausnahme Längenfelder

Absolut im Soll liegt MX2-Pilot Simon Längenfelder (17). Dank harter Arbeit strebt der Bayer nun den nächsten Schritt an und soll im neuen GasGas-Team neben „Wonderboy“ Jorge Prado und Mattia Guadagnini weiter reifen. So weit könnte längst der Chemnitzer Jeremy Sydow (21) sein, doch leider warfen den Yamaha-Piloten Verletzungen in der Vergangenheit immer wieder zurück. Ob es der hochaufgeschossene Zweitakt-Europameister Max Spies (17) in die WM schafft, steht in den Sternen, und unterhalb der 250er-Klasse herrscht tiefe Finsternis. Trotz der tollen Nachwuchsförderung durch den ADAC, während sich der DMSB langsam, aber sicher aus dem Motorradsport verabschiedet.



SCHIFFNER

„In Italien wird Motorsport ganz anders gelebt als in Deutschland. Das Niveau ist dort auch deutlich höher.“

Marc-Reiner Schmidt, Weltmeister

Im Supermoto gibt es einen einzigen deutschen Fahrer, der außerhalb der Deutschen Meisterschaft startet: Marc-Reiner Schmidt, seit Oktober Weltmeister. Sein Weg an die Spitze führte ihn über die Schweiz nach Italien in die dortige Meisterschaft, in die WM und schließlich zum Titel. Die IDM ist für den 26-jährigen Friedrichshafener keine Basis, um international nach vorn zu kommen: „In Italien wird Supermoto und generell Motorsport ganz anders gelebt als in Deutschland. Das Niveau ist dort auch deutlich höher“, erklärt der Schwabe, der künftig die nationale Serie eher meiden will. Und das, obwohl sich der ADAC Saarland als Promoter seit 15 Jahren müht, den zuletzt eingebrochenen Sport wieder in die richtige Richtung zu lenken. Trotz mehrerer Nachwuchsklassen, welche die IDM flankieren, gewann zuletzt zweimal der Däne Simon Vilhelmsen den S1-Titel, gefordert von den immer gleichen kaum mehr als zehn deutschen Konkurrenten. Mit Markus Class wechselt zwar 2022 ein zweiter Deutscher in die WM, doch der Wormser ist bereits 31.

Motorradsport ausgliedern

Die Tendenz im nationalen Motorradsport scheint in die Richtung zu gehen, dass sich der deutsche Verband DMSB weitgehend aus dem Zweiradsport verabschieden möchte: Die Supermoto-DM wurde als Erstes an den ADAC Saarland vergeben, die internationale Deutsche Motocross-Meisterschaft ist seit Lan-

gem mit den ADAC MX Masters identisch. Seit diesem Jahr wurde die deutsche Trial-Meisterschaft, die ebenfalls keinen Bezug zu internationalen Prädikaten hat, zum Deutschen Motorsport Verband (DMV) delegiert. Weitere Motorradsparten sollen nach MSa-Informationen folgen.

Auch der Endurosport hat es schwer in Deutschland, weil er nur an wenigen Hotspots – wie dem Erzgebirge – als erstrebenswerte Freizeitbeschäftigung wahrgenommen wird. Hinzu kommt der notwendige Führerschein als zusätzliche Einstiegshürde, auch altersbedingt.

Wenigstens wurde hier in der Vergangenheit entgegengesteuert, was die hohen Teilnehmerzahlen in der 125er-Klasse beweisen, die ja schon ab 16 Jahren gefahren werden darf. Der Nachwuchs dafür rekrutiert sich teilweise aus dem Jugend-Enduro, das vom ADAC Sachsen ursprünglich initiiert wurde und langsam bundesweit auch Schülern bereits die Möglichkeit für echtes Enduro-Gefühl gibt.

Doch bis dies alles zum Tragen kommt, kämpfen die jungen deutschen Fahrer noch mit ganz anderen Problemen: Kaum einer wagt den Schritt in Richtung Profi-Sport, sondern betreibt die Fahrerei neben Ausbildung oder Beruf. Es fehlt oft an (Trainings-) Zeit und Urlaub für die Wettbewerbe.

Ausnahme Fischeder

Einzig Luca Fischeder ist tatsächlich den ganzen Schritt gegangen und hat sich nach der Schule ausschließlich dem Endurosport verschrieben. Nachdem er 2019 Junioren-Meister wurde, stieg er in die Deutsche Meisterschaft auf. 2021 wurde er Meister in der E3-Klasse und Vizechampion aller Klassen hinter dem Neuseeländer Hamish Macdonald. Doch so überlegen er auch in der DM fährt, so schwer tut er sich immer noch in der Weltmeisterschaft, wo in der Junioren-Wertung wenigstens ein Tages-Podium das Ziel ist.

Über den Umweg Europameisterschaft sind noch andere Fahrer dabei, internationale Erfolge einzufahren, wie Florian Görner, der wie Fischeder aus dem Erzgebirge kommt: Der 21-Jährige hat das Zeug zum Europameister in der Junioren-Klasse, wie er dieses Jahr mit einigen Tagessiegen bewiesen hat.

Die Bestandsaufnahme im Bahnsport ist gespalten: einerseits im Langbahnsport, andererseits Speedway. Auf der Langbahn waren die deutschen Drifter über Fahrergenerationen von Egon Müller über Karl Maier, Gerd Riss und Robert Barth an der Weltspitze. Doch der Faden ist gerissen: Seit 2017 stellte Deutschland mit Martin Smolinski und Lukas Fienhage nur noch zweimal den Weltmeister. Warum? Zum einen gibt es immer weniger Langbahnrennen und -fahrer; die Pandemie fror den Langbahnsport zwei Jahre fast vollständig ein.

Trend zum Speedway

Zum anderen spezialisieren sich die wenigen deutschen Driftanfänger und Talente in fast allen Fällen auf Speedway. Speedway bietet die Masse an Rennen, ermöglicht Auslandsstarts und lässt die Träume von einer Profikarriere offen.

So sind die aktuellen deutschen Hoffnungen, mit Ausnahme von Lukas Fienhage (22), nur auf der kurzen Bahn zu Hause: Kai Huckenbeck (28), Erik Riss (26), Norick Blödorn (17), Michael Härtel (23), Valentin Grobauer (26) oder Lukas Baumann (21) starten außer in Deutschland in der britischen, polnischen, schwedischen, dänischen Liga oder gleich in mehreren. Huckenbeck, international erfolgreichster heimischer Driftpilot, fuhr 2021 erfolgreich in Polen (für Landshut), Schweden und Dänemark. Dennoch ist für alle Fahrer, die jünger als 30 sind, bislang auf dem Weg zum Speedway-Grand-Prix in der ersten, spätestens zweiten Qualifikationsrunde Endstation. Letzter Deutscher im GP war Martin Smolinski im Jahr 2014. Der Bayer ist mittlerweile 37. Die größten Hoffnungen, die höchste Stufe des Bahnsports zu erreichen, liegen auf Norick Blödorn: Der 17-jährige Holsteiner fährt bereits seit drei Jahren auf Topniveau. Tendenz: steigend.

Bliebe als dritte Bahnsport-Sparte: Eisspeedway. Im spektakulärsten Offroadsport ist alles limitiert: die Länge der Saison, die Anzahl der Aktiven, die geografische Herkunft der Weltbesten. Zuletzt waren Hans Weber, Markus Jell und Max Niedermaier konkurrenzfähig gegen die Russen. Im Jahr 2021 pandemiebedingt nur Jell. Der jüngste des Trios, Niedermaier, ist 33. Für die kommende Saison ruhen alle Hoffnungen auf „Eishans“ Weber – 37 Jahre jung. ■



CDIMAGES

MXGP-Pilot Henry Jacobi: Auf dem Abstellgleis?



DIGA PROCROSS

Crosser Simon Längenfelder: Mit 17 auf dem Sprung zur Weltelite



PAIRAN

Endurist Florian Görner: Zeug zum Junioren-Europameister



VELDHUIZEN

Drifter Kai Huckenbeck: Als Profi international erfolgreich

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Die Highlights 2021



WILHELM

GP Ungarn: Startunfall, Unterbrechung für 25 Minuten, Neustart – alle fahren auf Intermediates raus, alle biegen sofort zum Reifenwechsel auf Slicks ab. Nur Hamilton fehlt. Er startet allein



Liam Lawson (r.) verlor am Norisring den fast sicher geglaubten DTM-Titel. Am Ende musste ihn Champion Maximilian Götz trösten

ARCHER

Richtig Feuer gemacht: Jeffrey Herlings gewann die letzten drei Saisonrennen der MXGP und holte so seinen fünften Weltmeister-Titel – mit nur fünf Punkten Vorsprung vor Romain Febvre

Titelgewinn auf den letzten Metern: Danny Brink und Philipp Leisen kürten sich zum dritten Mal zu den Meistern in der Nürburgring Langstrecken-Serie

BR FOTO



M-SPORT

Von wegen Zieldurchfahrt: Die letzten Meter legten die Rallye-Stars im finnischen Ruuhimäki fliegend zurück, und das in über zwei Metern Höhe

WORLDSBK

Sauberer Saisonabschluss: Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter nutzte das Tropengewitter in Mandalika als Dusche in der Boxengasse

HOCH ZWEI

MOTORSPORT IMAGES

Die Rückkehr des unglaublichen Spider-Man: Hélio Castroneves gewann im Mai zum vierten Mal das Indy 500 und feierte es auf altbekannte Art und Weise

Weltmeisterliche Emotionen: Fabio Quartararo ließ seiner Freunde nach dem Titelgewinn mitsamt seinem Team freien Lauf

MOTOGP

Absturz des Weltmeisters: Joan Mir (#36) konnte seinen Titel nicht verteidigen, dafür riss er beim Sturz in Misano Danilo Petrucchi mit ins Verderben

YAMAHA

Nach dem Hyundai-Boykott 2020 feierte das Engstler-Team heuer einen Doppelsieg bei der WTCR am Nürburgring

WTCR

Trotz Pandemie lieferte die Formel E wieder beeindruckende Stadtkurs-Bilder – hier: der historische Kern Diriyahs

MOTORSPORT IMAGES